Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7450**

18. Wahlperiode 03.02.2016

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

A. Problem und Ziel

Der Verlauf der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande in der Emsmündung ist historisch umstritten. Für den Teil des Küstenmeers zwischen null und drei Seemeilen sind alle praktischen Fragen durch den Ems-Dollart-Vertrag vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II S. 458, 602) und ergänzende Instrumente geregelt. Diese Regeln beziehen sich jedoch nicht auf das inzwischen auf Grundlage des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798, 1799) erweiterte Küstenmeer zwischen drei und zwölf Seemeilen.

Beginnend 2010 drohte die Grenzfrage angesichts der Genehmigung und Errichtung des Windparks „Riffgat“ (Inbetriebnahme: Februar 2014) die deutsch-niederländischen Beziehungen ernsthaft zu belasten. Der vom Land Niedersachsen genehmigte Windpark nordwestlich von Borkum liegt zum Teil im umstrittenen Seegebiet. Der am 24. Oktober 2014 unterzeichnete Vertrag stellt eine umfassende völkerrechtliche Lösung aller strittigen Fragen dar und ermöglicht eine einvernehmliche wirtschaftliche Nutzung des Mündungsgebiets der Ems. Die jeweiligen Positionen zum Verlauf der Staatsgrenze bleiben vom Vertrag unberührt.

B. Lösung

Durch das vorliegende Gesetz soll das Inkrafttreten des Vertrages ermöglicht werden. Der Vertrag bedarf nach seinem Artikel 25 Absatz 1 der Ratifikation. Für die Ratifikation des Vertrages bedarf es nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes, weil sich der Vertrag auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

Bei der gemeinsamen Verkehrszentrale, die nach Artikel 7 Absatz 2 des Vertrages von den Vertragsparteien eingerichtet wird, handelt es sich um die bereits seit Langem bestehende deutsche Verkehrszentrale an der Knock, Emden, die wie bisher auch mit deutschem Personal und auf der Grundlage von deutschem Recht arbeitet. Zusatzkosten entstehen dadurch nicht.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ändert sich die Situation durch das Gesetz und den Vertrag nur dadurch, dass der räumliche Anwendungsbereich für Genehmigungen nach deutschem Recht geringer wird. Nach den Artikeln 5 und 6 des Vertrages unterfallen Vorhaben westlich der vereinbarten Linie zukünftig niederländischem Recht. Soweit deutsches Recht anwendbar bleibt, ändern sich die Anforderungen nicht.

Es werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entstehen keine neuen Genehmigungs- oder Kontrollaufgaben. Soweit der Vertrag der deutschen Verwaltung das Verkehrsmanagement (Artikel 7), die schiffsverkehrsbezogenen Notfallmaßnahmen (Artikel 8), den Lotsdienst (Artikel 9) oder die Betonnung (Artikel 12) ausdrücklich zuweist, sind diese Aufgaben schon in der Vergangenheit von der deutschen Verwaltung wahrgenommen worden, weil die Bundesrepublik Deutschland das betroffene Gebiet als deutsches Hoheitsgebiet beansprucht. Es entstehen der Verwaltung auch

keine zusätzlichen Kosten. Im Gegenteil führt die gemeinsame Verwaltung des umstrittenen Gebietes teilweise zu Kosteneinsparungen. So werden die Kosten für das Verkehrsmanagement nach Artikel 7 des Vertrages zur Hälfte von den Niederlanden mitgetragen. Die Einsetzung einer Ständigen Kommission nach Artikel 19 des Vertrages führt zu keinen zusätzlichen Kosten, da deren Aufgaben auf deutscher Seite von den deutschen Mitgliedern der bereits bestehenden Ems-Kommission miterledigt werden können. Zusatzkosten könnten theoretisch durch ein Schiedsgerichtsverfahren nach Artikel 24 des Vertrages entstehen. Die Wahrscheinlichkeit solcher Kosten ist aber sehr gering. Die Vertragsparteien werden in der Regel, wie in der Vergangenheit auch, auftretende Meinungsverschiedenheiten im Geiste guter Nachbarschaft einvernehmlich lösen. Falls es doch zu einem Schiedsverfahren kommen sollte, sind die damit verbundenen Kosten vernachlässigbar.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine unmittelbaren zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 3. Februar 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

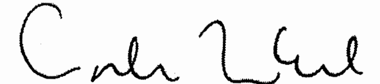
mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 941. Sitzung am 29. Januar 2016 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

Gesetz zu dem Vertrag vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem auf der Ems am 24. Oktober 2014 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen sowie dem begleitenden Briefwechsel vom 24. Oktober 2014 wird zugestimmt. Der Vertrag und der Briefwechsel werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 25 Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf den Vertrag und den Briefwechsel vom 24. Oktober 2014 ist, wegen der Regelungen in Artikel 5 des Vertrages, Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen. Mit dieser Bestimmung werden beispielsweise Genehmigungszuständigkeiten für Seekabel, Rohrleitungen und Windenergieanlagen sowie für die Ausbeutung und Nutzung von nicht lebenden natürlichen Ressourcen wie z. B. Gas, Sand und Kies entlang der Linie des Vertrages vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe (Festlandsockelgrenzvertrag von 1964) (BGBl. 1965 II S. 1141, 1142) zwischen Deutschland und den Niederlanden räumlich abgegrenzt; östlich dieser Linie kommt ausschließlich die deutsche Rechtsordnung zur Anwendung; westlich davon ausschließlich die niederländische Rechtsordnung. Auch aufgrund möglicher Auswirkungen auf den Haushalt und die Ausübung von Hoheitsrechten sowie der politischen Bedeutung des Vertrages ist ein Parlamentsvorbehalt anzunehmen.

Die Zustimmung des Bundesrates ist wegen der Regelungen in Artikel 7 Absatz 4 Satz 1 des Vertrages erforderlich. Diese Bestimmung enthält eine Staatshaftungsregelung, für die gemäß Artikel 74 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 25 des Grundgesetzes die Zustimmung des Bundesrates erforderlich ist.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem der Vertrag nach seinem Artikel 25 Absatz 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Alternativen

Im Ergebnis werden keine Alternativen zu dem Gesetz gesehen. Das Vertragsgesetz ist innerstaatliche Voraussetzung zum Inkrafttreten des Vertrages. Der Vertrag bedarf nach seinem Artikel 25 Absatz 1 der Ratifikation.

Schlussbemerkung

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die öffentlichen Haushalte werden durch dieses Gesetz nicht unmittelbar mit zusätzlichen Kosten belastet.

Bei der gemeinsamen Verkehrszentrale, die nach Artikel 7 Absatz 2 des Vertrages von den Vertragsparteien eingerichtet wird, handelt es sich um die bereits seit Langem bestehende deutsche Verkehrszentrale an der Knock, Emden, die wie bisher auch mit deutschem Personal und auf der Grundlage von deutschem Recht arbeitet. Zusatzkosten entstehen dadurch nicht.

Zusätzliche Kosten könnten ggf. durch die Durchführung eines Schiedsgerichtsverfahrens entstehen, falls die Streitbeilegungsmechanismen der Vertragsparteien zu keiner Einigung führen. Ob ein solcher Fall tatsächlich eintritt und in welcher Höhe dann Kosten entstehen würden, lässt sich nicht prognostizieren.

Für Länder und Kommunen entstehen keine Mehrausgaben.

Erfüllungsaufwand

Der Vertrag enthält drei Aspekte:

Erstens regelt der Vertrag die Aufteilung von Zuständigkeiten, Rechten und Verantwortlichkeiten zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande hinsichtlich bestimmter Aktivitäten im Bereich des Küstenmeers bis zwölf Seemeilen im Gebiet nördlich der Emsmündung. Insoweit hat der Vertrag lediglich Auswirkungen auf den räumlichen Zuständigkeitsbereich der beiden Vertragsstaaten.

Zweitens wird ein gemeinsames Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr errichtet. Dabei nutzen die beiden Vertragsstaaten die bereits auf der Grundlage bestehender früherer Verträge vorhandene Infrastruktur.

Schließlich bestätigt der Vertrag, dass Deutschland auch weiterhin für die Auslegung, den Betrieb und die Wartung der Tonnen im Fahrwasser verantwortlich ist und die damit verbundenen Kosten trägt.

Insgesamt entsteht dadurch kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand. Für die Wirtschaft ändert sich die Situation durch das Gesetz und den Vertrag nur dadurch, dass der räumliche Anwendungsbereich für Genehmigungen nach deutschem Recht geringer wird. Nach den Artikeln 5 und 6 des Vertrages unterfallen Vorhaben westlich der vereinbarten Linie zukünftig niederländischem Recht. Soweit deutsches Recht anwendbar bleibt, ändern sich die Anforderungen nicht.

Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entstehen keine neuen Genehmigungs- oder Kontrollaufgaben.

Soweit der Vertrag der deutschen Verwaltung das Verkehrsmanagement (Artikel 7), die schiffsverkehrsbezogenen Notfallmaßnahmen (Artikel 8), den Lotsdienst (Artikel 9) oder die Betonnung (Artikel 12) ausdrücklich zuweist, sind diese Aufgaben schon in der Vergangenheit von der deutschen Verwaltung wahrgenommen worden, weil die Bundesrepublik Deutschland das betroffene Gebiet als deutsches Hoheitsgebiet beansprucht.

Es entstehen der Verwaltung auch keine zusätzlichen Kosten. Im Gegenteil führt die gemeinsame Verwaltung des umstrittenen Gebietes teilweise zu Kosteneinsparungen. So werden die Kosten für das Verkehrsmanagement nach Artikel 7 des Vertrages zur Hälfte von den Niederlanden mitgetragen. Die Einsetzung einer Ständigen Kommission nach Artikel 19 des Vertrages führt zu keinen zusätzlichen Kosten, da deren Aufgaben auf deutscher Seite von den deutschen Mitgliedern der bereits bestehenden Ems-Kommission miterledigt werden können.

Zusatzkosten könnten theoretisch durch ein Schiedsgerichtsverfahren nach Artikel 24 des Vertrages entstehen. Die Wahrscheinlichkeit des Entstehens solcher Kosten ist aber sehr gering. Die Vertragsparteien werden in der Regel, wie in der Vergangenheit auch, auftretende Meinungsverschiedenheiten im Geiste guter Nachbarschaft einvernehmlich lösen. Falls es doch zu einem Schiedsverfahren kommen sollte, sind die damit verbundenen Kosten vernachlässigbar. Es handelt sich dabei nach Artikel 24 Absatz 4 des Vertrages um die Kosten des gegebenenfalls von Deutschland bestellten Schiedsrichters sowie der Vertretung Deutschlands in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht. Die Kosten des Obmanns und die sonstigen Verfahrenskosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine unmittelbaren zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Weitere Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Das Vertragsgesetz steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinn der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Thematisch betroffen sind die Managementregel 1 „Grundregel“ und die Nachhaltigkeitsindikatoren 7 „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge“ und 11 „Mobilität“. Der Zugang von und zur Hohen See für den Emder Hafen, der als Drehkreuz für die Autoindustrie (VW) von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist, bleibt ungehindert erhalten. Außerdem wird für die Genehmigung von Seekabeln, Rohrleitungen und Windenergieanlagen sowie für die Ausbeutung und Nutzung von nicht lebenden natürlichen Ressourcen Rechtssicherheit hergestellt (Indikator 7). Deutschland wird auch in Zukunft im gesamten Fahrwasser Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen durchführen können. Das gesamte Verkehrsmanagement für den Schiffsverkehr wird durch eine in Deutschland ansässige und deutschem Recht unterliegende Verkehrszentrale wahrgenommen (Indikator 11). Die durch den umstrittenen Verlauf der Staatsgrenze ausgelösten Probleme werden damit in dieser Generation gelöst und nicht kommenden Generationen aufgebürdet (Managementregel 1).

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen

Die Bundesrepublik Deutschland

und

das Königreich der Niederlande –

bekräftigend, dass die freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande auf den Grundsätzen guter Nachbarschaft und bilateraler Zusammenarbeit beruhen,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 8. April 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung und auf das Zusatzabkommen vom 14. Mai 1962 zu diesem Vertrag,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 9. Dezember 1980 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die gemeinsame Information und Beratung der Schifffahrt in der Emsmündung durch Landradar- und Revierfunkanlagen,

unter Hinweis auf das Abkommen vom 22. Dezember 1986 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung und auf das Abkommen vom 5. April 2001 zur Änderung und Ergänzung dieses Abkommens,

unter Hinweis auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, dessen Vertragsparteien sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch das Königreich der Niederlande sind,

in der Erwägung, dass dieses Seerechtsübereinkommen zu einer seewärtigen Erweiterung des Küstenmeeres geführt hat, welche das Königreich der Niederlande am 9. Januar 1985 und die Bundesrepublik Deutschland am 16. November 1994 in das innerstaatliche Recht überführt hat,

De Bondsrepubliek Duitsland

en

het Koninkrijk der Nederlanden,

Bevestigend dat de vriendschappelijke relaties tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden zijn gebaseerd op de beginselen van goed nabuurschap en bilaterale samenwerking;

Verwijzend naar het Verdrag van 8 april 1960 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding en naar de Aanvullende Overeenkomst van 14 mei 1962 bij dat Verdrag;

Verwijzend naar het Verdrag van 1 december 1964 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust;

Verwijzend naar de Overeenkomst van 9 december 1980 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequent-radio-installaties;

Verwijzend naar de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding en naar de Overeenkomst van 5 april 2001 tot wijziging en aanvulling van die Overeenkomst;

Verwijzend naar het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, waarbij de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden beide partij zijn;

Overwegende dat dit Verdrag inzake het recht van de zee heeft geleid tot een zeewaartse verbreding van de territoriale zee, welke verbreding door respectievelijk het Koninkrijk der Nederlanden op 9 januari 1985, en door de Bondsrepubliek Duitsland op 16 november 1994 is opgenomen in hun nationale wetgeving;

in dem Wunsch, im Lichte des intensivierten Schiffsverkehrs aus den und in die Häfen beider Staaten an der Ems nähere Vereinbarungen über die Begleitung des Schiffsverkehrs und die Verwaltung des Fahrwassers zu treffen –

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I

Allgemeiner Teil

Artikel 1

Zweck

(1) Die Vertragsparteien wollen im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der anderen Vertragspartei Rechtsklarheit bezüglich der Aufteilung von Zuständigkeiten, Rechten und Verantwortlichkeiten zwischen den Vertragsparteien hinsichtlich bestimmter Aktivitäten herstellen, die Voraussetzungen für einen gleichberechtigten und effizienten Zugang zu den Häfen beider Vertragsparteien schaffen und die Zusammenarbeit in Bezug auf den Schiffsverkehr im Geltungsgebiet dieses Vertrags gewährleisten.

(2) Die Vertragsparteien werden im Küstenmeer im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der nachstehenden Artikel im Geiste guter Nachbarschaft zusammenarbeiten.

(3) Die Vertragsparteien sind bestrebt, die Befahrbarkeit des Fahrwassers und den ungehinderten seewärtigen Zugang von und zu den an der Ems gelegenen deutschen und niederländischen Häfen sicherzustellen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

In diesem Vertrag bedeutet:

– „Ems-Dollart-Vertrag“ der Vertrag vom 8. April 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung;
– „Emsmündung“ das Gebiet im Sinne von Artikel 7 des Ems-Dollart-Vertrags in Verbindung mit § 1 der Anlage B zu jenem Vertrag;
– „Küstenmeer“ das Küstenmeer im Sinne von Artikel 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982;
– „Linie“ die Linie im Sinne des Artikels 6;
– „Schiffsverkehrsbezogene Notfallsituationen“ Schiffsunfälle, kritische Situationen und sonstige Situationen mit unmittelbarer Gefahr für Schiff, Schiffsbesatzung und Umwelt;
– „Fahrwasser“ das betonnte Fahrwasser im Sinne des Artikels 10;
– „Tonnen“ die schwimmenden Schifffahrtszeichen;
– „Verbesserungsarbeiten“ die Verbreiterung oder Vertiefung des Profils der Sohle des Fahrwassers im Sinne des Artikels 13 durch Baggerung für Zwecke der Schifffahrt;
– „Unterhaltungsarbeiten“ die Baggerung der Sohle des Fahrwassers zur Erhaltung des geltenden Profils für Zwecke der Schifffahrt im Sinne des Artikels 13;
– „Kommission“ die Westeremskommission im Sinne des Artikels 19.

Gelet op de wens in het licht van het geïntensiveerde scheepvaartverkeer van en naar de havens van beide Staten aan de Eems nadere afspraken te maken over de begeleiding van het scheepvaartverkeer en het beheer van het Vaarwater;

Zijn het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk I

Algemeen deel

Artikel 1

Doelstellingen

(1) De Verdragsluitende Partijen beogen, in het besef van hun gemeenschappelijk belang en met inachtneming van de bijzondere belangen van de andere Verdragsluitende Partij, duidelijkheid te scheppen over de verdeling van bevoegdheden, rechten en verantwoordelijkheden tussen de Verdragsluitende Partijen voor bepaalde activiteiten, en voorwaarden te scheppen voor gelijkwaardige en efficiënte toegang tot de havens van beide Verdragsluitende Partijen, en de samenwerking te verzekeren met betrekking tot het scheepvaartverkeer in het door dit Verdrag bestreken gebied.

(2) De Verdragsluitende Partijen zullen in de territoriale zee in het besef van hun gemeenschappelijke belangen en met inachtneming van de bijzondere belangen van de andere Verdragsluitende Partij overeenkomstig de hiernavolgende artikelen in de geest van goed nabuurschap samenwerken.

(3) De Verdragsluitende Partijen streven naar het waarborgen van de bevaarbaarheid van het Vaarwater en de onbelemmerde toegang vanuit zee tot de aanvaarroutes van en naar de langs de Eems gelegen Duitse en Nederlandse havens.

Artikel 2

Definities

In dit Verdrag betekent:

– “Eems-Dollardverdrag” het Verdrag van 8 april 1960 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding;
– “Eemsmonding” het gebied zoals bepaald in artikel 7 van het Eems-Dollardverdrag in verbinding met paragraaf 1 van Bijlage B bij dit Verdrag;
– “Territoriale zee” de territoriale zee zoals bedoeld in artikel 2 van het VN-zeerechtverdrag van 10 december 1982;
– “Lijn” de lijn als bepaald in artikel 6;
– “Noodsituaties voor het scheepvaartverkeer” scheepvaartongevallen, kritieke situaties en andere situaties met onmiddellijke dreiging voor schip, bemanning of milieu;
– “Vaarwater” het vaarwater binnen de betonning overeenkomstig artikel 10;
– “Tonnen” de drijvende vaarwegmarkering;
– “Verbeterwerken” het ten behoeve van de scheepvaart door baggeren, verbreden of verdiepen van het profiel van de bodem van het Vaarwater, zoals bedoeld in artikel 13;
– “Onderhoudswerken” het ten behoeve van de scheepvaart baggeren van de bodem van het Vaarwater tot instandhouding van het geldende profiel, zoals bedoeld in artikel 13;
– “Commissie” de Westereems Commissie als beschreven in artikel 19.

Artikel 3

Geltungsgebiet

Die Bestimmungen dieses Vertrags gelten im Küstenmeer bis zwölf Seemeilen vor der Küste im Gebiet nördlich der Emsmündung.

Artikel 4

Sans préjudice

Die Bestimmungen dieses Vertrags berühren nicht die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze im Küstenmeer zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste. Die Bestimmungen dieses Vertrags berühren auch nicht die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze in der Emsmündung. Jede Vertragspartei behält sich insoweit ihren Rechtsstandpunkt vor.

Kapitel II

Anwendung der Rechtsordnungen in Bezug auf bestimmte Sachgebiete

Artikel 5

Materieller Anwendungsbereich

In Bezug auf

a) Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien und alle anderen Anlagen;

b) Kabel und Rohrleitungen;

c) nichtlebende natürliche Ressourcen, unbeschadet der Tatsache, dass beide Vertragsparteien sich bezüglich der rechtlichen Bedeutung des Vertrags vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe im Gebiet zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste ihre jeweiligen Rechtsstandpunkte vorbehalten;

kommt westlich der Linie nach Artikel 6 ausschließlich die Rechtsordnung des Königreichs der Niederlande zur Anwendung, östlich davon ausschließlich die der Bundesrepublik Deutschland.

Artikel 6

Linie

(1) Die Linie verläuft von dem nördlichen Endpunkt c" der im Zusatzabkommen vom 14. Mai 1962 zum Ems-Dollart-Vertrag vereinbarten Linie, die den Grenzbereich der Emsmündung in der Längsrichtung teilt, bis zu dem Punkt E1, der im Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe definiert ist. Sie verläuft insoweit identisch mit der Abgrenzung, wie sie im Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe definiert ist.

(2) Die Linie wird durch eine geodätische Linie gebildet, welche die in geographischen Koordinaten ausgedrückten Punkte c" und E1 miteinander verbindet:

	Breite (Nord)	Länge (Ost)
Punkt c"	53° 36' 15,4"	6° 24' 45,4"
Punkt E1	53° 45' 0,3"	6° 19' 53,4"

Die Positionen der in diesem Artikel genannten Punkte sind durch Breite und Länge gemäß dem World Geodetic System 1984 (WGS 84) bestimmt.

Artikel 3

Geografische reikwijdte

De bepalingen van dit Verdrag zijn van toepassing in de territoriale zee tot twaalf mijl uit de kust in het gebied ten noorden van de Eemsmonding.

Artikel 4

Sans préjudice

De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van invloed op het vraagstuk van het verloop van de staatsgrens in de territoriale zee tussen 3 en 12 mijl uit de kust. De bepalingen van dit Verdrag zijn evenmin van invloed op het vraagstuk van het verloop van de staatsgrens in de Eemsmonding. Iedere Verdragsluitende Partij behoudt zich in dit opzicht haar rechtsstandpunt voor.

Hoofdstuk II

Verdeling van toepasselijk recht met betrekking tot bepaalde onderwerpen

Artikel 5

Materiële reikwijdte

Met betrekking tot

a) installaties voor hernieuwbare energie en alle andere installaties;

b) kabels en pijpleidingen;

c) niet-levende natuurlijke rijkdommen, ongeacht het feit dat beide Verdragsluitende Partijen zich hun positie ten aanzien van de juridische betekenis van het Verdrag van 1 december 1964 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust in het gebied tussen 3 en 12 mijl uit de kust voorbehouden;

is ten westen van de lijn als bepaald in artikel 6 uitsluitend het recht van het Koninkrijk der Nederlanden van toepassing en ten oosten van de lijn uitsluitend het recht van de Bondsrepubliek Duitsland.

Artikel 6

Lijn

(1) De lijn verloopt vanaf het noordelijke eindpunt c" van de in de Aanvullende Overeenkomst van 14 mei 1962 bij het Eems-Dollardverdrag overeengekomen lijn, die het grensgebied van de Eemsmonding in de lengterichting splitst, tot aan punt E1 zoals vastgelegd in het Verdrag van 1 december 1964 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust. De lijn valt samen met de begrenzing zoals vastgelegd in het Verdrag van 1 december 1964 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust.

(2) Deze lijn wordt gevormd door een geodetische lijn die de in geografische coördinaten uitgedrukte punten c" en E1 verbindt:

	Breedte (Noord)	Lengte (Oost)
Punt c"	53° 36' 15,4"	6° 24' 45,4"
Punt E1	53° 45' 0,3"	6° 19' 53,4"

De ligging van de in dit artikel genoemde punten is bepaald in lengte en breedte volgens het World Geodetic System 1984 (WGS84).

Kapitel III

Seeverkehr

Artikel 7

Verkehrsmanagement

(1) Die Vertragsparteien richten ein gemeinsames Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr im Fahrwasser von und zu den Häfen beider Vertragsparteien entlang der Ems ein.

(2) Zu diesem Zweck richten sie eine gemeinsame Verkehrszentrale ein, die deutschem Recht unterliegt. Die Tätigkeiten in dieser Verkehrszentrale werden von der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage der von der nach Artikel 19 eingesetzten Kommission entwickelten und festgelegten Verkehrsregeln durchgeführt. Die gemeinsame Verkehrszentrale ist befugt, verbindliche Anweisungen für den Schiffsverkehr zu treffen.

(3) Die Vertragsparteien tragen jeweils die Hälfte der Kosten für die operativen Tätigkeiten der Verkehrszentrale.

(4) Die Verantwortung und die Haftung für die Entscheidungen der Verkehrszentrale trägt die Bundesrepublik Deutschland nach deutschem Recht. Im Hinblick auf Schadensersatzpflichten infolge von Handlungen der Verkehrszentrale, die auf der korrekten Anwendung der gemeinsamen Verkehrsvorschriften beruhen, tragen die Vertragsparteien den Schadensersatz im Innenverhältnis zu gleichen Teilen.

(5) Die Schiffe werden in der Reihenfolge ihrer Ankunft abgefertigt. Es soll dafür gesorgt werden, dass tiefgehende Schiffe jeweils das erste verfügbare Tidehochwasser nutzen können. Die Kommission wird Kriterien für Fälle festlegen, in denen von diesen Regeln abgewichen werden kann.

(6) Die Kommission wird das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr und seine Anwendung einer jährlichen Bewertung unterziehen. Soweit dazu aktueller Bedarf besteht, wird die Kommission darüber hinaus ad hoc über das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem beraten.

Artikel 8

Schiffsverkehrsbezogene Notfallsituationen im Fahrwasser

(1) Die Verkehrszentrale meldet Notfallsituationen unmittelbar an die von den Vertragsparteien benannte zuständige Stelle. Von dort aus erfolgen die weitere Bewertung, die Abstimmung der Maßnahmen und der weitere Informationsaustausch.

(2) Ungeachtet des ersten Zugriffs durch die Verkehrszentrale zum Zwecke der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gilt für alle darüber hinausgehenden Maßnahmen als Reaktion auf Notfallsituationen, soweit die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, Folgendes:

1. betreffen sie deutsche Wasserfahrzeuge, werden sie von der Bundesrepublik Deutschland ergriffen;
2. betreffen sie niederländische Wasserfahrzeuge, werden sie vom Königreich der Niederlande ergriffen;
3. betreffen sie Wasserfahrzeuge dritter Staaten, ist die Vertragspartei des ersten Bestimmungshafens zuständig, wenn sie von See kommen, und die Vertragspartei des letzten Ausgangshafens, wenn sie nach See fahren; und
4. betreffen sie Wasserfahrzeuge, die nicht unter die Nummern 1 bis 3 fallen, verständigen sich die zuständigen Behörden der Vertragsparteien im Einzelfall.

(3) Die Haftung für Schäden, die durch Maßnahmen nach Absatz 2 verursacht worden sind, richtet sich nach dem Recht der Vertragspartei, die die Maßnahme getroffen hat.

Hoofdstuk III

Verkeer over zee

Artikel 7

Verkeersmanagement

(1) De Verdragsluitende Partijen vestigen een gezamenlijk verkeersmanagementsysteem voor het scheepvaartverkeer in het Vaarwater van en naar de havens van beide Verdragsluitende Partijen aan de Eems.

(2) Daartoe richten zij een gezamenlijke verkeerscentrale op die onder Duits recht valt. De werkzaamheden in deze verkeerscentrale worden uitgevoerd door de Bondsrepubliek Duitsland, op basis van verkeersregels zoals ontwikkeld en vastgesteld door de Commissie als ingesteld in artikel 19. De gezamenlijke verkeerscentrale is bevoegd bindende aanwijzingen aan het scheepvaartverkeer te geven.

(3) De Verdragsluitende Partijen dragen elk de helft van de kosten voor de operationele werkzaamheden van de verkeerscentrale.

(4) De verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor beslissingen van de verkeerscentrale draagt de Bondsrepubliek Duitsland, overeenkomstig het Duitse recht. Met betrekking tot schadevergoeding als gevolg van handelingen van de verkeerscentrale die berusten op de juiste toepassing van de gezamenlijke verkeersregels, bestaat tussen de Verdragsluitende Partijen een regresrecht naar gelijke delen.

(5) Schepen zullen op basis van volgorde van aankomst worden afgehandeld. Er moet voor worden gezorgd dat diepstekende schepen telkens gebruik kunnen maken van het eerstvolgende hoogtij. De Commissie zal criteria opstellen voor gevallen waarin van deze regels kan worden afgeweken.

(6) De Commissie zal het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem voor scheepvaartverkeer, en de uitvoering daarvan jaarlijks evalueren. Voorzover daartoe actuele behoefte bestaat kan de Commissie daarnaast op *ad hoc* basis overleggen over het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem.

Artikel 8

Noodsituaties voor het scheepvaartverkeer in het Vaarwater

(1) De Verkeerscentrale meldt noodsituaties onmiddellijk aan de door de Verdragsluitende Partijen aangewezen bevoegde instantie. Van daaruit vinden de verdere beoordeling, het overleg over de te treffen maatregelen en de verdere uitwisseling van informatie plaats.

(2) Ondanks de eerste aanpak door de Verkeerscentrale ten behoeve van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer geldt voor alle verdergaande maatregelen als reactie op noodsituaties, voorzover de Verdragsluitende Partijen niets anders overeenkomen, het volgende:

1. betreft het Duitse vaartuigen, dan worden deze door de Bondsrepubliek Duitsland genomen;
2. betreft het Nederlandse vaartuigen, dan worden deze door het Koninkrijk der Nederlanden genomen;
3. betreft het vaartuigen van derde staten, dan ligt de bevoegdheid bij de Verdragsluitende Partij van de eerste haven van bestemming indien zij van zee komen, of bij de Verdragsluitende Partij van de haven die zij het laatst hebben aangedaan indien zij naar zee varen; en
4. betreft het vaartuigen die niet onder de nummers 1 tot en met 3 vallen, plegen de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen in individuele gevallen overleg.

(3) De aansprakelijkheid voor schade die is veroorzaakt door maatregelen bedoeld in het tweede lid, wordt beoordeeld naar het recht van de Verdragsluitende Partij die de maatregel heeft getroffen.

Artikel 9

Lotsdienst

(1) Der Lotsdienst auf von See kommenden oder nach See fahrenden Schiffen wird wahrgenommen:

– von der Bundesrepublik Deutschland, wenn die Schiffe einen deutschen Hafen als ersten Hafen anlaufen oder als letzten Hafen verlassen,

– vom Königreich der Niederlande, wenn die Schiffe einen niederländischen Hafen als ersten Hafen anlaufen oder als letzten Hafen verlassen.

(2) Für den Lotsdienst auf Schiffen, die zwischen deutschen und niederländischen Häfen verkehren, sind die von einer der beiden Vertragsparteien zugelassenen Lotsen zuständig.

(3) Die Haftung für Schäden, die durch Lotsen verursacht werden, richtet sich nach dem Recht der Vertragspartei, die den handelnden Lotsen zugelassen hat.

Artikel 9

Beloodsing

(1) De beloodsing op de van de volle zee komende of naar de volle zee varende schepen wordt behartigd:

– door de Bondsrepubliek Duitsland indien de schepen als eerste haven een Duitse haven aanlopen of als laatste haven een Duitse haven verlaten; en

– door het Koninkrijk der Nederland indien de schepen als eerste haven een Nederlandse haven aanlopen of als laatste haven een Nederlandse haven verlaten.

(2) Voor de beloodsing op schepen die tussen Duitse en Nederlandse havens varen zijn de door een van beide Verdragsluitende Partijen erkende loodsen bevoegd.

(3) Op de aansprakelijkheid voor schade die door loodsen is veroorzaakt is het recht van de Verdragsluitende Partij die de handelende loods heeft erkend van toepassing.

Artikel 10

Fahrwasser

(1) Die Lage des Fahrwassers im Vertragsgebiet bestimmt sich nach der Position der Tonnen am Tag des Inkrafttretens dieses Vertrags.

(2) Eine Änderung der Tonnenpositionen und damit der Lage des Fahrwassers wird von der Kommission festgelegt und muss von den Vertragsparteien bestätigt werden.

(3) Die Vertragsparteien werden Änderungen an der Lage des Fahrwassers in ihren offiziellen Veröffentlichungsorganen bekannt geben.

(4) Bei geringfügigen natürlichen Veränderungen im Verlauf des Fahrwassers können einzelne Tonnenpositionen ohne das in den Absätzen 2 und 3 beschriebene Verfahren angepasst werden. Die Kommission legt die Definition für geringfügige natürliche Veränderungen den Vertragsparteien zur Zustimmung vor.

Artikel 10

Het Vaarwater

(1) De ligging van het Vaarwater in het Verdragsgebied wordt bepaald door de locatie van de betonning op de datum van de inwerkingtreding van dit Verdrag.

(2) Wijziging in de locatie van de betonning, en daarmee in de ligging van het Vaarwater, wordt door de Commissie vastgesteld en dient door de Verdragsluitende Partijen bevestigd te worden.

(3) De Verdragsluitende Partijen zullen wijzigingen in de ligging van het Vaarwater in hun officiële publicaties bekendmaken.

(4) Bij geringe natuurlijke veranderingen in het verloop van het Vaarwater kunnen afzonderlijke tonposities zonder de in de leden 2 en 3 beschreven procedure worden aangepast. De Commissie legt de definitie van geringe natuurlijke veranderingen ter instemming aan de Verdragsluitende Partijen voor.

Artikel 11

Peilungen

Jede Vertragspartei kann im Interesse der Verkehrssicherheit im Fahrwasser Vermessungen, Peilungen und hydrologische Untersuchungen durchführen.

Artikel 11

Peilingen

Iedere Verdragsluitende Partij kan ten behoeve van de verkeersveiligheid in het Vaarwater opmetingen, peilingen en hydrologisch onderzoek uitvoeren.

Artikel 12

Betonnung

Die Bundesrepublik Deutschland ist auch weiterhin für die Auslegung, den Betrieb und die Wartung der Tonnen im Fahrwasser verantwortlich und trägt die damit verbundenen Kosten.

Artikel 12

Betonning

De Bondsrepubliek Duitsland is ook in de toekomst verantwoordelijk voor het plaatsen, verzorgen en onderhouden van de tonnen in het Vaarwater en draagt de daaraan gerelateerde kosten.

Artikel 13

Arbeiten am Fahrwasser

(1) Jede Vertragspartei ist zur Durchführung von Verbesserungsarbeiten am Fahrwasser und zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen einschließlich Wracks aus dem Fahrwasser berechtigt und erteilt die hierfür erforderlichen Genehmigungen. Diese Arbeiten werden von der veranlassenden Vertragspartei durchgeführt und gehen zu deren Lasten, soweit nichts anderes vereinbart wird. Für die Arbeiten nach Satz 1 gilt das innerstaatliche Recht der durchführenden Vertragspartei.

(2) Unterhaltungsarbeiten zur Erhaltung des Profils des Fahrwassers im Zustand am Tag des Inkrafttretens dieses Vertrags werden von der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt und gehen zu ihren Lasten. Unterhaltungsarbeiten, die sich aus bisherigen oder zukünftigen Verbesserungsarbeiten ergeben, wer-

Artikel 13

Werken aan het Vaarwater

(1) Elk van de Verdragsluitende Partijen is bevoegd verbeterwerken uit te voeren aan het Vaarwater en belemmeringen voor de scheepvaart inclusief wrakken in het Vaarwater te verwijderen en verstrekt te dien einde de vereiste vergunningen. Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door en komen ten laste van de initiërende Verdragsluitende Partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Op de werken overeenkomstig de eerste zin is het nationale recht van de uitvoerende Verdragsluitende Partij van toepassing.

(2) Onderhoudswerken tot instandhouding van het profiel van het Vaarwater in de toestand zoals op de dag van inwerkingtreding van dit Verdrag zullen worden uitgevoerd en komen ten laste van de Bondsrepubliek Duitsland. Onderhoudswerken die het gevolg zijn van huidige of toekomstige verbeterwerken zullen

den von der veranlassenden Vertragspartei durchgeführt und gehen zu deren Lasten, soweit nichts anderes vereinbart wird.

Artikel 14

Mitteilungspflicht

Wenn eine der beiden Vertragsparteien beabsichtigt, neue Arbeiten oder Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers auszuführen oder deren Ausführung zuzulassen, wird sie der Kommission davon möglichst frühzeitig vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen Mitteilung machen.

Artikel 15

Einwendungen

Jede Vertragspartei kann gegen geplante oder begonnene Arbeiten oder Maßnahmen oder gegen Unterlassungen auf den Gebieten der Verbesserung und der Unterhaltung, der Wrackbeseitigung, der Verkehrssicherungspeilungen und der Betonnung in angemessener Frist bei der Kommission Einwendungen erheben, die mit einer zu erwartenden oder eingetretenen Verletzung der in diesem Vertrag eingegangenen Verpflichtungen begründet werden müssen.

Artikel 16

Nachträgliche Einwendungen

(1) Auch nach der Beendigung von Arbeiten und Maßnahmen kann die durch nachteilige Wirkungen betroffene Vertragspartei die Herstellung und Unterhaltung von Einrichtungen zur Abwehr von Schäden oder eine Entschädigung fordern, wenn die nachteiligen Wirkungen nicht oder nicht in vollem Umfange voraussehbar waren.

(2) Die Ansprüche nach Absatz 1 sind ausgeschlossen, wenn sie nicht binnen dreißig Jahren nach der Fertigstellung desjenigen Teils von Arbeiten und Maßnahmen, durch den die nachteiligen Wirkungen verursacht worden sind, geltend gemacht werden.

Artikel 17

Zurückstellung geplanter Arbeiten oder Maßnahmen nach Einwendungen

(1) Jede Vertragspartei ist verpflichtet, die Ausführung geplanter Arbeiten oder Maßnahmen, gegen welche die andere Vertragspartei Einwendungen erhoben hat, zurückzustellen, bis die Regierungen der Vertragsparteien eine Empfehlung der Kommission nach Artikel 21 Absatz 1 angenommen oder die Vertragsparteien ihre Beratungen nach Artikel 21 Absatz 2 abgeschlossen haben, es sei denn, dass die andere Vertragspartei sich mit einer anderen Regelung einverstanden erklärt. Dem Abschluss der Beratungen zwischen den Vertragsparteien steht die Abgabe der Erklärung nach Artikel 21 Absatz 3 gleich.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn eine Vertragspartei die Ausführung der beanstandeten Arbeiten oder Maßnahmen nicht ohne eine ernste Gefährdung ihrer Interessen aufschieben kann. Wird in diesen Fällen der anderen Vertragspartei ein Schaden zugefügt, so bleibt ihr Anspruch auf Schadensersatz und auf Verhütung weiteren Schadens unberührt.

Artikel 18

Mitteilungspflicht betreffend sonstige Aktivitäten

Die Mitteilungspflicht nach Artikel 14 gilt sinngemäß für alle übrigen Arbeiten oder Maßnahmen sowie wirtschaftliche Nutzungen nach Kapitel II dieses Vertrags, sofern diese geeignet sind, den Verkehr im Fahrwasser zu beeinträchtigen. Dies gilt nicht für die Artikel 15, 16 und 17.

worden uitgevoerd door, en komen ten laste van de initiërende Verdragsluitende Partij tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 14

Mededelingsplicht

Indien een van beide Verdragsluitende Partijen van plan is nieuwe werkzaamheden of maatregelen ter verbetering of voor het onderhoud van het Vaarwater uit te voeren of de uitvoering ervan toe te laten, doet zij daarvan zo spoedig mogelijk voor het begin van de uitvoering mededeling aan de Commissie.

Artikel 15

Bezwaren

Iedere Verdragsluitende Partij kan binnen een redelijke termijn bij de Commissie bezwaar maken tegen voorgenomen of reeds begonnen werkzaamheden of maatregelen, of tegen het achterwege laten daarvan, op het gebied van de verbetering en het onderhoud, het lichten van wrakken, de verkeersveiligheidspeilingen en de betonning; deze bezwaren moeten worden gemotiveerd met een te verwachten of reeds ontstane schending van de in dit Verdrag aangegane verplichtingen.

Artikel 16

Claims

(1) Ook na de beëindiging van werkzaamheden en maatregelen kan de door nadelige gevolgen getroffen Verdragsluitende Partij de aanleg en het onderhoud van voorzieningen ter voorkoming van schade of een schadevergoeding eisen, indien de nadelige gevolgen niet of niet in hun volle omvang konden worden voorzien.

(2) Claims als bedoeld in lid 1 vervallen indien zij niet binnen dertig jaar na beëindiging van dat deel der werkzaamheden en maatregelen waardoor de nadelige gevolgen zijn veroorzaakt, worden geldend gemaakt.

Artikel 17

Opschorting van voorgenomen werkzaamheden of maatregelen na bezwaren

(1) Iedere Verdragsluitende Partij is verplicht de uitvoering van voorgenomen werkzaamheden of maatregelen waartegen de andere Verdragsluitende Partij bezwaren heeft ingediend, op te schorten tot de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen een aanbeveling van de Commissie als bedoeld in artikel 21, lid 1, hebben aanvaard of de Verdragsluitende Partijen hun overleg als bedoeld in artikel 21, lid 2, hebben beëindigd, tenzij de andere Verdragsluitende Partij instemt met een andere regeling. Het afleggen van de verklaring tussen de Verdragsluitende Partijen als bedoeld in artikel 21, lid 3, wordt gelijkgesteld met de beëindiging van het overleg.

(2) Lid 1 is niet van toepassing indien een Verdragsluitende Partij de uitvoering van de gewraakte werkzaamheden of maatregelen niet zonder haar belangen ernstig in gevaar te brengen kan uitstellen. Indien in die gevallen de andere Verdragsluitende Partij schade wordt toegebracht, blijft haar aanspraak op schadevergoeding en op het voorkomen van verdere schade onverminderd bestaan.

Artikel 18

Mededelingsplicht betreffende andere activiteiten

De mededelingsplicht zoals bedoeld in artikel 14 geldt overeenkomstig voor alle overige werkzaamheden of maatregelen evenals de economische exploitaties volgens hoofdstuk II van het onderhavige Verdrag voor zover deze tot belemmeringen in het Vaarwater kunnen leiden. De artikelen 15, 16 en 17 zijn hierop niet van toepassing.

Kapitel IV

Einsetzung der Kommission

Artikel 19

Die Westeremskommission

(1) Die Vertragsparteien setzen eine Ständige Kommission für Schifffahrtsangelegenheiten im Fahrwasser ein.

(2) Jede Regierung ernennt drei Sachverständige als Kommissare, von denen mindestens je einer mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein soll. Die ersten Kommissare werden innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrags ernannt. Die Regierungen können Stellvertreter der Kommissare ernennen.

(3) Die Kommission tritt mindestens einmal im Jahr, sonst nach eigenem Ermessen oder auf Antrag einer der beiden Regierungen zusammen. Zu den Sitzungen der Kommission können weitere Sachverständige zugezogen werden. Beschlüsse der Kommission werden einstimmig getroffen. Die Kommission kann sich eine Geschäftsordnung geben.

(4) Soweit erforderlich, pflegt die Kommission einen Austausch mit der Emskommission nach Kapitel 8 des Ems-Dollart-Vertrags in allen Fragen, die die Arbeit und Zuständigkeit beider Kommissionen berühren.

Artikel 20

Aufgaben der Kommission

Die Kommission hat folgende Aufgaben:

a) Beschlussfassung über den Verlauf des Fahrwassers nach Artikel 10;

b) Definition von geringfügigen natürlichen Veränderungen und deren Vorlage an die Vertragsparteien; nach Zustimmung der Vertragsparteien Anwendung dieser Kriterien im Sinne des Artikels 10 Absatz 4;

c) Entwicklung und Festlegung von Verkehrsregeln, die im Fahrwasser gelten;

d) Entwicklung und Festlegung von Kriterien für Abweichungen von den Regeln für die Abfertigung von Schiffen durch die Verkehrszentrale;

e) regelmäßige Bewertung dieser Regeln und Kriterien;

f) jährliche Bewertung des Funktionierens der Verkehrszentrale und des gemeinsamen Verkehrsmanagementsystems nach Artikel 7;

g) soweit erforderlich, Ad-hoc-Beratungen über das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem;

h) Kenntnisnahme und Austausch von Informationen über die Planung und Durchführung aller neuen Arbeiten oder Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers;

i) Kenntnisnahme und Austausch von Informationen zu den nach Artikel 11 geplanten und durchgeführten Peilungen;

j) Beratungen über Fragen auf dem Gebiet der Arbeiten und Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers, der Wrackbeseitigung, der Betonnung, der Vermessungen, Peilungen und hydrologischen Untersuchungen, sofern eine Vertragspartei Auswirkungen auf den ungehinderten Zugang zu und von deutschen und niederländischen Häfen befürchtet, sowie über das gemeinsame Verkehrsmanagement;

k) Besichtigung des Fahrwassers und der Tonnen und Berichterstattung über die Ergebnisse der Besichtigungen an die Regierungen;

l) Vorlage von Empfehlungen an die Regierungen;

m) Prüfung der nach Artikel 15 erhobenen Einwendungen und der nach Artikel 16 geltend gemachten Ansprüche.

Hoofdstuk IV

Instelling van de Commissie

Artikel 19

De Westereems Commissie

(1) De Verdragsluitende Partijen stellen een Permanente Commissie voor de scheepvaart in het Vaarwater in.

(2) Iedere Regering benoemt drie deskundigen als Commissarissen, van wie er tenminste één vertrouwd dient te zijn met de plaatselijke omstandigheden. De eerste Commissarissen worden binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit Verdrag benoemd. De Regeringen kunnen plaatsvervangers van de Commissarissen benoemen.

(3) De Commissie komt tenminste eenmaal per jaar bijeen, en voorts wanneer zij dit zelf nodig oordeelt of op verzoek van een van beide Regeringen. Andere deskundigen kunnen tot de zittingen van de Commissie worden uitgenodigd. De Commissie besluit met eenparigheid van stemmen. De Commissie kan haar eigen reglement van orde vaststellen.

(4) Indien noodzakelijk overlegt de Commissie met de Eemscommissie als bedoeld in Hoofdstuk 8 van het Eems-Dollardverdrag over de vraagstukken verband houdend met het werk en de bevoegdheden van beide Commissies.

Artikel 20

Taken van de Commissie

De taken van de Commissie zijn:

a) besluitvorming over het verloop van het Vaarwater als bedoeld in artikel 10;

b) het definiëren van geringe natuurlijke veranderingen en het voorleggen daarvan aan de Verdragsluitende Partijen; en na instemming van de Verdragsluitende Partijen toepassing van deze criteria zoals bedoeld in artikel 10, lid 4;

c) het ontwikkelen en vaststellen van verkeersregels die gelden in het Vaarwater;

d) het ontwikkelen en vaststellen van criteria voor het afwijken van de regels voor afhandeling van schepen door het verkeerscentrum;

e) regelmatige evaluatie van deze regels en criteria;

f) het jaarlijks evalueren van het functioneren van de verkeerscentrale en het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem, ingesteld op grond van artikel 7;

g) indien noodzakelijk ad hoc overleg over het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem;

h) het kennisnemen van en uitwisselen van informatie over planning en uitvoering van alle nieuwe werkzaamheden of maatregelen ter verbetering en onderhoud van het Vaarwater;

i) het kennisnemen van en uitwisselen van informatie over de krachtens artikel 11 voorgenomen en uitgevoerde peilingen;

j) overleg over kwesties op het gebied van werkzaamheden en maatregelen ter verbetering en onderhoud van het Vaarwater, het lichten van wrakken, betonning, opmetingen, peilingen en hydrologische onderzoeken, voorzover een Verdragsluitende Partij uitwerkingen vreest voor de onbelemmerde toegang tot en naar Duitse en Nederlandse havens, evenals over het gezamenlijke verkeersmanagement;

k) inspecties van het Vaarwater en de betonning; en het uitbrengen van verslag over de resultaten van deze inspecties aan de Regeringen;

l) het voorleggen van aanbevelingen aan de Regeringen;

m) onderzoek van de uit hoofde van artikel 15 ingediende bezwaren en de uit hoofde van artikel 16 ingediende claims.

Artikel 21

Einwendungsverfahren

(1) Die Kommission wird in den Fällen des Artikels 20 Buchstabe m bestrebt sein, den Regierungen der Vertragsparteien Empfehlungen vorzulegen.

(2) Wird in der Kommission in den Fällen des Absatzes 1 keine Einigung über eine Empfehlung erzielt oder teilt eine Vertragspartei der anderen mit, dass nach ihrer Ansicht die Beratungen einen Stand erreicht haben, in dem eine Fortsetzung keinen Erfolg verspricht, so werden die Vertragsparteien bestrebt sein, sich zu einigen.

(3) Gelingt dies nicht oder können sich die Vertragsparteien trotz einer Empfehlung der Kommission nicht einigen, so gelten die Beratungen auf die Erklärung einer der beiden Vertragsparteien hin als abgeschlossen.

Artikel 21

Bezwaarprocedures

(1) In de gevallen bedoeld onder letter m van artikel 20 zal de Commissie er naar streven aan de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen aanbevelingen voor te leggen.

(2) Indien in de Commissie in de gevallen bedoeld in lid 1 geen overeenstemming wordt bereikt over een aanbeveling, of indien een Verdragsluitende Partij de andere meedeelt dat het overleg naar haar mening een stadium heeft bereikt waarin van een voortzetting geen resultaat kan worden verwacht, zullen de Verdragsluitende Partijen er naar streven tot overeenstemming te komen.

(3) Indien dit niet lukt of indien de Verdragsluitende Partijen ondanks een aanbeveling van de Commissie niet tot overeenstemming kunnen komen, geldt het overleg op grond van de verklaring van een van beide Verdragsluitende Partijen als beëindigd.

Artikel 22

Schifffahrtsordnung Emsmündung

Die in Anlage A des Abkommens vom 22. Dezember 1986 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung, geändert und ergänzt durch das Abkommen vom 5. April 2001, enthaltenen Verkehrsvorschriften („Schifffahrtsordnung Emsmündung“) gelten im Fahrwasser entsprechend.

Artikel 22

Scheepvaartreglement Eemsmonding

De in Bijlage A van de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, gewijzigd en aangevuld door de Overeenkomst van 5 april 2001, opgenomen verkeersvoorschriften (“Scheepvaartreglement Eemsmonding”) zijn van overeenkomstige toepassing in het Vaarwater.

Kapitel V

Streitbeilegung

Artikel 23

Konsultation

Streitigkeiten der Vertragsparteien über die Auslegung und Anwendung dieses Vertrags sowie ihre Rechte und Pflichten aufgrund dieses Vertrags werden, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den Regierungen beider Vertragsparteien beigelegt.

Hoofdstuk V

Geschillenbeslechting

Artikel 23

Consulatie

Geschillen tussen de Verdragsluitende Partijen betreffende de uitleg of toepassing van dit Verdrag, alsmede hun rechten en plichten op grond van dit Verdrag, worden voor zover mogelijk door onderhandelingen tussen de Regeringen van beide Verdragsluitende Partijen beslecht.

Artikel 24

Schiedsgericht

(1) Jede Streitigkeit über die Auslegung und die Anwendung dieses Vertrags wird auf Verlangen einer Vertragspartei nach der Fakultativen Schiedsordnung des Ständigen Schiedshofs für Streitigkeiten zwischen zwei Staaten einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie Meinungsverschiedenheiten einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs in Den Haag bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so nimmt sein Vertreter die Ernennungen vor. Besitzt auch der Vertreter die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist auch er verhindert, so nimmt dessen Vertreter die Ernennungen vor.

Artikel 24

Arbitrage

(1) Elk geschil over de uitleg en toepassing van dit Verdrag wordt op verzoek van een van de Verdragsluitende Partijen ter beslechting voorgelegd aan een scheidsgerecht op grond van het Facultatieve Reglement voor Arbitrage van Geschillen tussen twee Staten van het Permanente Hof van Arbitrage.

(2) Het scheidsgerecht wordt per geval in het leven geroepen doordat iedere Verdragsluitende Partij een lid benoemt en beide leden tezamen overeenstemming bereiken over een onderdaan van een derde Staat als voorzitter die door de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen wordt benoemd. De leden dienen binnen twee maanden en de voorzitter dient binnen drie maanden benoemd te worden, nadat de ene Verdragsluitende Partij de andere heeft mede gedeeld dat hij het geschil wenst voor te leggen aan een scheidsgerecht.

(3) Indien de in het tweede lid genoemde termijnen niet in acht worden genomen, kan bij gebrek aan een andere wijze van overeenstemming elke Verdragsluitende Partij de President van het Internationaal Gerechtshof te Den Haag verzoeken de nodige benoemingen te verrichten. Indien de President onderdaan van een van de Verdragsluitende Partijen is of indien hij om andere redenen verhinderd is, verricht zijn vervanger de benoemingen. Indien ook de vervanger onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is of eveneens verhinderd is, verricht diens vervanger de benoemingen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit aufgrund dieses Vertrags und des Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend und von den Vertragsparteien zu befolgen. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht das Verfahren nach Konsultation mit den Vertragsparteien und unter Beachtung international akzeptierter Verfahrensgrundsätze selbst.

(4) Het scheidsgerecht beslist met meerderheid van stemmen op grond van dit Verdrag en het volkenrecht. Zijn beslissingen zijn bindend en dienen door de Verdragsluitende Partijen geëerbiedigd te worden. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van de door hem benoemde scheidsman alsmede van zijn vertegenwoordiging in de procedure voor het scheidsgerecht; de kosten van de voorzitter alsmede de overige kosten worden door de Verdragsluitende Partijen gelijkelijk gedragen. Voor het overige stelt het scheidsgerecht na overleg met de Verdragsluitende Partijen en met inachtneming van procedurele beginselen die internationaal aanvaard zijn, zijn eigen procedureregels vast.

Kapitel VI
Schlussbestimmungen

Artikel 25
Inkrafttreten

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Vor seinem Inkrafttreten wird dieser Vertrag ab dem Datum der Unterzeichnung nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Artikel 26
Registrierung

Dieser Vertrag wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen von der Bundesrepublik Deutschland registriert.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben.

Geschehen auf der Ems am 24. Oktober 2014 in zwei Urschriften, jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Hoofdstuk VI
Slotbepalingen

Artikel 25
Inwerkingtreding

(1) Dit Verdrag dient bekrachtigd te worden. De akten van bekrachtiging worden zo spoedig mogelijk uitgewisseld.

(2) Dit Verdrag treedt op de eerste dag van de tweede maand na uitwisseling van de akten van bekrachtiging in werking.

(3) Voorafgaand aan zijn inwerkingtreding, wordt dit Verdrag met ingang van de datum van ondertekening voorlopig toegepast met in achtneming van het respectieve nationale recht van de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 26
Registratie

Dit Verdrag wordt overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties onmiddellijk na de inwerkingtreding door de Bondsrepubliek Duitsland geregistreerd bij het Secretariaat van de Verenigde Naties.

Ten blijke waarvan de gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan op de Eems, op 24 oktober 2014, in tweevoud, in de Duitse en de Nederlandse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Voor de Bondsrepubliek Duitsland

Frank-Walter Steinmeier

Für das Königreich der Niederlande
Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Bert Koenders

Auswärtiges Amt

Dr. Frank-Walter Steinmeier
Bundesminister des Auswärtigen
Mitglied des Deutschen Bundestages

24. Oktober 2014

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf Artikel 7 des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen, im Folgenden der Vertrag, Folgendes vorzuschlagen:

– Die Vertragsparteien richten die gemeinsame Verkehrszentrale nach Artikel 7 Absatz 2 des Vertrags ein, indem sie der bestehenden deutschen Verkehrszentrale an der Knock, Emden, die Zuständigkeit für das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem nach Artikel 7 Absatz 1 sowie die Aufgaben nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 und 3 des Vertrags übertragen.

Falls sich die Regierung des Königreichs der Niederlande mit dem Vorschlag einverstanden erklärt, werden dieses Schreiben und Ihr das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortschreiben eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum des Inkrafttretens des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Frank-Walter Steinmeier

Seiner Exzellenz
dem Minister für auswärtige Angelegenheiten
des Königreichs der Niederlande
Herrn Bert Koenders

Den Haag

Auswärtiges Amt

Dr. Frank-Walter Steinmeier
Bondsminister van Buitenlandse Zaken
Lid van de Duitse Bondsdag

24 oktober 2014

Excellentie,

Namens de regering van de Bondsrepubliek Duitsland heb ik de eer onder verwijzing naar artikel 7 van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen, hierna te noemen "het Verdrag", het volgende voor te stellen:

– De Verdragsluitende Partijen stellen de gezamenlijke verkeerscentrale overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van het Verdrag in door de bevoegdheid voor het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem bedoeld in artikel 7, eerste lid, alsmede de taken bedoeld in artikel 7, tweede lid, tweede en derde volzin, van het Verdrag over te dragen aan de huidige Duitse verkeerscentrale aan de Knock te Emden.

Indien de regering van het Koninkrijk der Nederlanden verklaart in te stemmen met het voorstel, zullen deze brief en uw antwoordbrief strekkende tot instemming van uw regering een overeenkomst vormen tussen onze beide regeringen, die op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen in werking treedt.

Gelieve, Excellentie, de verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting te willen aanvaarden.

Frank-Walter Steinmeier

Zijne Excellentie
de Minister van Buitenlandse Zaken
van het Koninkrijk der Nederlanden
Dhr. Bert Koenders

Den Haag

Ministerium für auswärtige Angelegenheiten

24. Oktober 2014

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 24. Oktober 2014 mit folgendem Inhalt zu bestätigen:

(*Es folgt der Text des einleitenden Briefes.*)

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass sich die Regierung des Königreichs der Niederlande mit dem Vorschlag einverstanden erklärt und dass Ihr Schreiben und dieses Antwortschreiben eine Vereinbarung bilden werden zwischen unseren beiden Regierungen, die mit dem Datum des Inkrafttretens des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Bert Koenders
Minister für auswärtige Angelegenheiten
des Königreichs der Niederlande

Seiner Exzellenz
dem Bundesminister des Auswärtigen
der Bundesrepublik Deutschland
Herrn Dr. Frank-Walter Steinmeier

Berlin

Ministerie van Buitenlandse Zaken

24 oktober 2014

Excellentie,

Ik heb de eer de ontvangst te bevestigen van uw brief van 24 oktober 2014, waarvan de inhoud als volgt luidt:

(*Es folgt der Text des einleitenden Briefes.*)

Ik heb de eer mede te delen dat het voorstel aanvaardbaar is voor de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en dat uw brief en deze antwoordbrief een overeenkomst zullen vormen tussen onze beide regeringen, die in werking treedt op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om u opnieuw te verzekeren van mijn gevoelens van de meeste hoogachting.

Bert Koenders
Minister van Buitenlandse Zaken
van het Koninkrijk der Nederlanden

Zijne Excellentie
De Bondsminister van Buitenlandse Zaken
van de Bondsrepubliek Duitsland
Dr. Frank-Walter Steinmeier

Berlijn

Denkschrift

A. Allgemeines

1. Entstehung und rechtliche Hintergründe des Vertrages vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

Der exakte Verlauf der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande in Emsmündung und Küstenmeer ist historisch umstritten. Die Niederlande vertreten die Auffassung, dass in der inneren Emsmündung die Grenzlinie der Talweg des Hauptfahrwassers sei und im sich hieran anschließenden erweiterten Küstenmeer das Mittellinien- oder Äquidistanzprinzip gemäß Artikel 15 Satz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798, 1799) zum Tragen komme. Nach deutscher Rechtsauffassung verläuft die Grenzlinie dagegen längs der Niedrigwasserlinie vor der niederländischen Küste, da die Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich einen historischen Rechtstitel im Sinne des Artikels 15 Satz 2 SRÜ besitzt, der einer Grenzziehung gemäß dem Mittellinien- oder Äquidistanzprinzip entgegensteht.

Die Existenz eines historischen deutschen Rechtstitels lässt sich von der dauerhaften und effektiven Ausübung deutscher Hoheitsgewalt im Emsmündungsgebiet und der teils stillschweigenden, teils ausdrücklichen Anerkennung dieser Praxis durch die Staatengemeinschaft ableiten. So gehen die historischen Rechte Deutschlands und seiner Rechtsvorgänger im Emsmündungsgebiet bis in das 15. Jahrhundert zurück: In einem Lehnsbrief aus dem Jahr 1464 belehnte Kaiser Friedrich III. den damaligen Grafen von Ostfriesland mit einem Territorium, das die Ems einschließlich ihrer westlichen Mündung umfasste. Im „Haager Vergleich“ von 1603 erkannten die niederländischen Generalstaaten die Emshoheit des Grafen ausdrücklich an. Im Westfälischen Frieden von 1648, in dessen Folge sich die Niederlande vom Heiligen Römischen Reich deutscher Nation lösten, wurden die königlichen Regalien an der Ems und damit die Territorialgewalt des Grafen von Ostfriesland über das fragliche Gebiet noch einmal ausdrücklich bestätigt und dessen bestehende Rechtsposition völkerrechtlich garantiert. Auch in den folgenden Jahrzehnten und Jahrhunderten wurde die Territorialgewalt Preußens bzw. Hannovers – in deren jeweilige Herrschaftsgewalt die Grafschaft Ostfriesland zwischenzeitlich (1744 bzw. 1815) gefallen war – allgemein akzeptiert und von der Staatengemeinschaft anerkannt: Im Frieden von Basel (1795) zwischen Preußen und Frankreich wurde die Emsmündung zum preußischen Territorium gezählt; England, das zu napoleonischen Zeiten die Häfen der Batavischen Republik blockierte, nahm die Mündung der Ems von dieser Blockade aus und erkannte sie damit implizit als nicht zu den Niederlanden gehörendes Staatsgebiet an; der Wiener Kongress ging 1815 davon aus, dass Fragen der Schifffahrt auf der Ems allein zwischen Preußen und Hannover – ohne Einbeziehung der Niederlande – zu regeln seien. Und im deutsch-niederländischen Vertrag über die Betonnung, Bebakung und Beleuchtung der Fahrstraßen der Unterems und ihrer Mündungen von 1896 wird Deutschland ausdrücklich die Verpflichtung für „die Betonnung und Bebakung der Mündungen der Unterems“ zugewiesen sowie das Recht eingeräumt, bei Not oder Krieg die auf seinem „Gebiete befindlichen Leuchtfeuer auszulöschen und die Tonnen und Baken zu entfernen“ – ein Recht, von dem das Deutsche Reich bei Ausbruch des ersten Weltkriegs tatsächlich Gebrauch machte, ohne dass dies auf niederländischen Protest gestoßen wäre. All diese Verträge sind eindeutige Belege dafür, dass die internationale Staatengemeinschaft – einschließlich der Niederlande – seit der frühen Neuzeit durchgehend davon ausgegangen ist, dass das Emsmündungsgebiet Deutschland bzw. seinen jeweiligen Rechtsvorgängern zugehörig ist.

Die in diesen Verträgen zum Ausdruck kommende allgemeine Rechtsüberzeugung wird ergänzt durch eine bis heute andauernde, konsolidierte und anerkannte Praxis der Ausübung deutscher Hoheitsgewalt in der Emsmündung: Seit 1539 wird die Betonnung und Bebakung des Fahrwassers stets von deutscher Seite verantwortet und durchgeführt; Zoll-, Tonnen- und Bakengelder wurden von deutscher Seite festgesetzt; das Lotsenwesen wurde 1707 durch den ostfriesischen Landesherren grundlegend geordnet und ist seither durchgehend in deutscher Verantwortung. Strombauten, wie z. B. die Ausbaggerung des Fahrwassers, werden seit jeher von deutscher Seite verantwortet und finanziert. Aber auch die gelegentliche Beschlagnahme von Schiffen in der Emsmündung und die sich gegen solche Maßnahmen richtenden deutschen Proteste belegen die Ausübung deutscher Hoheitsgewalt: 1781 gaben die niederländischen Behörden auf Protest des preußischen Gesandten das zuvor beschlagnahmte englische Schiff „The Grange“ wieder frei; 1796 kam es infolge der niederländischen Beschlagnahme der englischen Brigg „Chichester“ zu längeren Konsultationen zwischen Preußen und den Niederlanden, die im Ergebnis mit der Freigabe des Schiffes und der Bestätigung der preußischen Rechtsposition endeten; 1799 erkannten die Niederlande im Zusammenhang mit den „Espiègle-Vorfällen“ gegenüber Berlin die Westerems als „partie prussienne de l’Ems“ ausdrücklich an. Weitere Beispiele ließen sich anführen.

Vor diesem Hintergrund entbehren die seitens der Niederlande insbesondere nach Ende des zweiten Weltkriegs verstärkt geäußerten Zweifel an der Zugehörigkeit des Emsmündungsgebiets zu Deutschland – 1947 wurden von den Niederlanden in größerem Umfang konkrete Hoheitsansprüche geltend gemacht und die Abtretung eines Küstenstreifens östlich der Ems und des Rheiderlandes westlich der Ems gefordert (Bakker-Schut-Plan) – einer völkerrechtlich tragbaren Grundlage. Da auch im Rahmen der Verhandlungen zum Ausgleichsvertrag die unterschiedlichen Rechtsauffassungen nicht überbrückt werden konnten, wichtige Fachfragen aber dennoch einer Lösung bedurften, einigten sich die Vertragsparteien darauf, die strittige Grenzfrage zunächst auszuklammern. So wurde im Ems-Dollart-Vertrag vom 8. April 1960 (Ems-Dollart-Vertrag von 1960) (BGBl. 1963 II S. 458, 602) vereinbart, dass – unter Aufrechterhaltung der beiderseitigen Standpunkte bezüglich der Grenzfrage – der Dollart, die Emsmündung und das sich daran anschließende Küstenmeer (seinerzeitige Drei-Seemeilen-Zone) gemeinsam verwaltet werden sollen. Bezüglich der Ausbeutung von Bodenschätzen wurde in einem Zusatzabkommen vom 14. Mai 1962 (Zusatzabkommen von 1962) (BGBl. 1963 II

S. 652, 653) ergänzend eine diesbezügliche „Linie“ definiert. Auch in dem Zusatzabkommen von 1962 sowie im Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels in Küstennähe (Festlandsockelgrenzvertrag von 1964) (BGBl. 1965 II S. 1141, 1142) behielten sich beide Vertragsparteien ihre jeweiligen Rechtsauffassungen bezüglich des Grenzverlaufs ausdrücklich vor.

Nach Verabschiedung des SRÜ haben die Niederlande 1984 und Deutschland 1994 ihr Küstenmeer jeweils auf zwölf Seemeilen erweitert. Eine entsprechende Anpassung des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 sowie des Zusatzabkommens von 1962 erfolgte nicht. Die durch den Ems-Dollart-Vertrag gegründete Ems-Kommission hatte zwar ausdrücklich darum gebeten, auch den Bereich des nunmehr erweiterten Küstenmeers in den Anwendungsbereich des Vertrages mit aufzunehmen. Entsprechende deutsche Bemühungen scheiterten jedoch.

Der 2010 von dem Land Niedersachsen genehmigte Offshore-Windpark „Riffgat“, der teilweise in dem umstrittenen Seegebiet liegt, hat die Grenzfrage innerhalb des erweiterten Küstenmeers wieder aufleben lassen: Die Niederlande stellten die Genehmigungsfähigkeit des Windparks allein nach deutschem Recht infrage und erneuerten ihre Territorialansprüche in der Region. Nach intensiven Konsultationen gelang es, sich im Juni 2013 auf gemeinsame Eckpunkte für eine einvernehmliche völkervertragliche Lösung zu verständigen, auf deren Grundlage im Oktober 2013 offizielle Vertragsverhandlungen zur Regelung der Zusammenarbeit im Bereich des erweiterten Küstenmeers aufgenommen werden konnten. Im September 2014 wurden die Vertragsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen. Das Bundeskabinett stimmte am 22. Oktober 2014 der Unterzeichnung des Vertrages zu. Die Unterzeichnung durch die Außenminister Deutschlands und der Niederlande erfolgte am 24. Oktober 2014.

2. Ziel und Inhalt des Vertrages

Ziel des Vertrages ist die Regelung der gemeinsamen wirtschaftlichen Nutzung und Verwaltung des umstrittenen Gebietes (erweitertes Küstenmeer zwischen drei und zwölf Seemeilen) zwecks Herstellung von Rechtssicherheit für die maritime Wirtschaft unter ausdrücklicher Ausklammerung der Frage des Verlaufs der Staatsgrenze, zu der sich beide Seiten ihre jeweilige Rechtsauffassung vorbehalten. Der Vertrag gründet Institutionen und legt Verfahrensregelungen fest, die dieses Ziel langfristig sichern. Dabei orientiert sich der Vertrag in Teilen an den Regelungen des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 und dessen Zusatzabkommen von 1962.

So erfolgt beispielsweise die Abgrenzung von Genehmigungszuständigkeiten für Seekabel, Rohrleitungen und Windenergieanlagen sowie für die Ausbeutung und Nutzung von nicht lebenden natürlichen Ressourcen wie z. B. Gas, Sand und Kies entlang der Linie des deutsch-niederländischen Festlandsockelgrenzvertrages von 1964: östlich dieser Linie kommt ausschließlich die deutsche Rechtsordnung zur Anwendung; westlich davon ausschließlich die niederländische Rechtsordnung.

Der Schiffsverkehr wird unabhängig von dieser Linie für das gesamte Gebiet einheitlich geregelt. Dazu betreiben die Vertragsparteien ein gemeinsames Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr und richten eine gemeinsame Verkehrszentrale ein, indem sie der bestehenden Verkehrszentrale der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an der Knock, Emden, die ausschließlich deutschem Recht unterliegt, die Zuständigkeit für das gemeinsame Verkehrsmanagement übertragen. Eine gemeinsame Kommission legt die Verkehrsregeln für das umstrittene Seegebiet fest. Die Mitglieder dieser Kommission stimmen sich regelmäßig untereinander ab und informieren sich gegenseitig über geplante Vorhaben und Maßnahmen.

Jede Vertragspartei kann zudem Arbeiten am Fahrwasser und in den zu ihren Häfen führenden Zufahrten selbstständig durchführen. Für die Betonnung des Fahrwassers ist weiterhin ausschließlich Deutschland verantwortlich.

Eventuell auftretende Meinungsverschiedenheiten werden nach Möglichkeit einvernehmlich und im Geiste guter Nachbarschaft zwischen den Vertragsparteien nach Maßgabe der vertraglichen Bestimmungen gelöst. Ist eine Lösung des Konflikts auf diesem Wege nicht möglich, steht es den Vertragsparteien frei, ein Schiedsgerichtsverfahren anzustrengen.

3. Ratifikation des Vertrages

Der Vertrag ist ein zweiseitiger völkerrechtlicher Vertrag, der sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung im Sinne des Artikels 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes bezieht. Aufgrund der vielschichtigen Bedeutung des Vertrages wird ein Parlamentsvorbehalt angenommen. Auch soweit fiskalische Auswirkungen für den Bundeshaushalt entstehen können, ist eine Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes erforderlich. Durch das vorliegende Gesetz wird das Inkrafttreten des Vertrages ermöglicht. Der Vertrag bedarf nach seinem Artikel 25 Absatz 1 der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich ausgetauscht werden.

B. Besonderes

Der Vertrag besteht aus der Präambel und 26 Artikeln. Er wird durch eine Gemeinsame Erklärung (siehe Anlage zur Denkschrift) ergänzt und von einem Briefwechsel der beiden Außenminister begleitet.

Zur Präambel

Die Präambel verweist auf die maßgeblichen im Zusammenhang mit dem Vertrag stehenden bilateralen und multilateralen völkerrechtlichen Verträge, bekräftigt die gutnachbarschaftlichen und freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande und unterstreicht den Wunsch der Vertragsparteien, vor dem Hintergrund der seewärtigen Erweiterung des Küstenmeers infolge der Verabschiedung des SRÜ nähere Vereinbarungen über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers im Mündungsgebiet der Ems zu treffen.

Zu Artikel 1

In diesem Artikel wird der Zweck des Vertrages in allgemeiner Form umrissen. Im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der jeweils anderen Seite bekennen sich die

Vertragsparteien dazu, einen gleichberechtigten und effizienten Zugang zu den Häfen beider Vertragsparteien – betroffen sind hier insbesondere die Häfen Emden, Eemshaven und Delfzijl – sicherzustellen, Rechtsklarheit bezüglich bestimmter Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zu schaffen und im Geist guter Nachbarschaft zusammenzuarbeiten.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel enthält allgemeine Begriffsdefinitionen, die zum besseren Verständnis des Vertragsinhalts geboten sind.

Zu Artikel 3

Dieser Artikel bestimmt, dass der Vertrag im Küstenmeer bis zwölf Seemeilen vor der Küste im Gebiet nördlich der Emsmündung Geltung entfalten soll. Dabei ist es das gemeinsame Verständnis der Vertragsparteien, dass bis zur alten Drei-Seemeilen-Grenze auch weiterhin das alte Ems-Dollart-Vertragsregime Anwendung findet, der vorliegende Vertrag also nur für das (erweiterte) Küstenmeer zwischen drei und zwölf Seemeilen gilt.

Der Ems-Dollart-Vertrag von 1960 sowie das Zusatzabkommen von 1962 regeln die praktische Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande im Emsmündungsgebiet nur bis zur ursprünglich das Küstenmeer begrenzenden Drei-Seemeilen-Grenze. Nach Verabschiedung des SRÜ am 10. Dezember 1982 haben die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 SRÜ am 9. Januar 1985 (Königreich der Niederlande) bzw. 16. November 1994 (Bundesrepublik Deutschland) die seewärtige Erweiterung ihres jeweiligen Küstenmeers von drei auf zwölf Seemeilen erklärt. Die seitliche Abgrenzung des erweiterten Küstenmeers wurde dabei jeweils bewusst offengelassen. Da die Anwendbarkeit des alten Ems-Dollart-Vertragsregimes entsprechend der Rechtslage auf die damals geltende Drei-Seemeilen-Zone beschränkt war und sein Geltungsbereich auch nicht entsprechend angepasst worden ist, entstand mit der seewärtigen Erweiterung des Küstenmeers eine Regelungslücke im Bereich zwischen drei und zwölf Seemeilen, die nun im beiderseitigen Interesse der Vertragsparteien geschlossen wird.

Zu Artikel 4

Der exakte Verlauf der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande in Emsmündung und Küstenmeer ist historisch umstritten. Nach deutscher Rechtsauffassung verläuft die Grenzlinie längs der Niedrigwasserlinie vor der niederländischen Küste, da die Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich einen historischen Rechtstitel im Sinne des Artikels 15 Satz 2 SRÜ besitzt, der bis ins 15. Jahrhundert zurückreicht (zur diesbezüglichen rechtlichen Einordnung sei auf die Ausführungen unter Abschnitt A Nummer 1 verwiesen). Das Königreich der Niederlande vertritt demgegenüber die Auffassung, dass die Grenzlinie in der inneren Emsmündung der Talweg des Hauptfahrwassers sei und dass im sich hieran anschließenden erweiterten Küstenmeer das Mittellinien- oder Äquidistanzprinzip gemäß Artikel 15 Satz 1 SRÜ zum Tragen komme.

Gemäß Artikel 4 behalten sich beide Vertragsparteien – wie schon im Ems-Dollart-Vertrag von 1960, dem Zusatzabkommen von 1962 sowie dem Festlandsockelgrenzvertrag von 1964 – ihre jeweiligen Rechtsauffassungen bezüglich des Grenzverlaufs ausdrücklich vor. Dem Vertrag kommt somit keinerlei Präzedenzwirkung bezüglich des Verlaufs der Staatsgrenze zu.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel bestimmt – ohne dabei eine Staatsgrenze zu ziehen – eine linienbasierte Abgrenzung der anzuwendenden Rechtsordnungen der Vertragsparteien in Bezug auf Anlagen, Kabel, Rohrleitungen und nicht lebende natürliche Ressourcen wie z. B. Gas, Sand und Kies. Westlich der in Artikel 6 definierten und entlang der Linie des Festlandsockelgrenzvertrags von 1964 verlaufenden Linie kommt ausschließlich die niederländische Rechtsordnung zur Anwendung; östlich dieser Linie findet dagegen ausschließlich die deutsche Rechtsordnung Anwendung, jeweils soweit nicht unmittelbar europäisches Recht anwendbar ist. Damit haben die Vertragsparteien für die zukünftige wirtschaftliche Nutzung des Meeresbodens im Vertragsgebiet Rechtssicherheit geschaffen.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel definiert die Linie nach Artikel 5 und bestimmt die geographischen Koordinaten, durch die die entsprechende geodätische Linie gebildet wird.

Zu Artikel 7

Dieser Artikel regelt das Verkehrsmanagement im Vertragsgebiet.

Nach Absatz 1 richten die Vertragsparteien ein gemeinsames Verkehrsmanagementsystem ein. Das gemeinsame Verkehrsmanagement dient der Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit sowie Zuverlässigkeit der Schifffahrt im Allgemeinen und für tiefgehende Schiffe im Besonderen. Dadurch wird die ungehinderte und sichere Durchfahrt von Schiffen von und zu allen Seehäfen in der Region Ems gewährleistet.

Absatz 2 bestimmt, dass die Vertragsparteien eine gemeinsame Verkehrszentrale einrichten, die deutschem Recht unterliegt. Die gemeinsame Verkehrszentrale nimmt das gemeinsame Verkehrsmanagement wahr. Die gemeinsame Verkehrszentrale ist keine zwischenstaatliche Organisation. Sie ist in Deutschland ansässig und wird von Deutschland betrieben. Die Einrichtung der Verkehrszentrale ist durch den Briefwechsel der beiden Außenminister vom 24. Oktober 2014 zu diesem Artikel erfolgt. Darin wird der bereits bestehenden Verkehrszentrale der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an der Knock, Emden, die Zuständigkeit für das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem übertragen. Die Verkehrsregeln, nach denen sich das gemeinsame Verkehrsmanagement richtet, werden von der gemeinsamen Kommission (Artikel 19 und 20 Buchstabe c) festgelegt. Die gemeinsame Verkehrszentrale regelt gemäß den gemeinsamen Verkehrsvorschriften den Zugang zum und den Verkehr im Fahrwasser und verfügt zu diesem Zweck über alle erforderlichen hoheitlichen Befugnisse. Die Ausübung dieser Hoheitsbefugnisse richtet sich nach deutschem Recht.

Nach Absatz 3 wird die Kostenlast für die operative Tätigkeit der Verkehrszentrale zwischen den Vertragsparteien je zur Hälfte geteilt. Diese Kostenverteilung steht im Widerspruch zu der Kostenverteilung nach den Artikeln 8 und 9 Absatz 2 des Vertrages vom 9. Dezember 1980 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die gemeinsame Information und Beratung der Schifffahrt in der Emsmündung durch Landradar- und Revierfunkanlagen (Radarvertrag von 1980) (BGBl. 1982 II S. 1015, 1016; 1984 II S. 1046), der entsprechend anzupassen sein wird.

Absatz 4 enthält eine Haftungsklausel, wonach die Verkehrszentrale nach deutschem Recht haftet. Damit ist, im Rahmen der Grenzen des Artikels 34 des Grundgesetzes, eine Haftung für leichte Fahrlässigkeit ausgeschlossen. Bei Schadensersatzpflichten aufgrund gemeinsamer Verkehrsvorschriften haften die Vertragsparteien im Innenverhältnis je zur Hälfte. Es gilt also ausschließlich deutsches Amtshaftungs- und Staatshaftungsrecht. Deutschland haftet im Außenverhältnis allein; das heißt, Schadensersatzforderungen müssen immer an Deutschland gerichtet werden und bestimmen sich nach deutschem Recht. Im Innenverhältnis zwischen den Vertragsparteien besteht aber eine Ausgleichspflicht der Niederlande, wenn eine gemeinsame Verkehrsvorschrift die Haftung auslöst. Es handelt sich um eine reine Haftungsausgleichsregelung im Innenverhältnis. Dies verhindert, dass betroffene Geschädigte gleichzeitig Haftungsprozesse in beiden Staaten führen und sich dann das für sie beste Ergebnis aussuchen.

Absatz 5 regelt die Reihenfolge der Schiffsabfertigung im Rahmen des Verkehrsmanagements. Anhand von Schiffsdaten, Tiden-, Strömungs- und Welleninformationen und Prognosen wird der sichere Zeitraum berechnet, währenddessen ein Schiff die Ems nutzen darf. Grundsätzlich sollen tiefgehende Schiffe jeweils das erste verfügbare Tidehochwasser nutzen können. Mehrere Schiffe werden grundsätzlich in der Reihenfolge abgefertigt, in der sie eintreffen. Die Zugangsreihenfolge kann abweichend von dieser grundsätzlichen Regelung geändert werden, wenn Konfliktfälle zwischen mehreren „Tiefgängern“, die parallel einlaufen wollen, bestehen und eine Optimierung des Verkehrsablaufs aus Gründen der Verkehrssicherheit und der effizienteren Erreichbarkeit der Emshäfen sinnvoll und erforderlich ist. Die Kommission kann die Kriterien für Ausnahmefälle festlegen (Artikel 20 Buchstabe d und e). Im Übrigen bleiben Einzelfallentscheidungen mit Blick auf den sicheren Verkehrsablauf möglich. Eine Garantie, dass jedes tiefgehende Schiff die erste Tide nutzen kann, kann von der Verkehrszentrale nicht gegeben werden; unabhängig davon wird jedoch ein optimaler Verkehrsablauf angestrebt.

Absatz 6 unterwirft das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem einer jährlichen Bewertung des Verfahrens durch die Kommission (Evaluation). Darüber hinaus kann die Kommission in Einzelfällen bei Bedarf auch ad hoc beratend tätig werden. Die entsprechenden Aufgaben der Kommission folgen aus Artikel 20 Buchstabe f und g.

Zu Artikel 8

Dieser Artikel regelt die Maßnahmen bei schiffsverkehrsbezogenen Notfallsituationen im Fahrwasser. Schiffsverkehrsbezogene Notfallsituationen sind nach der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Schiffsunfälle, kritische Situationen und sonstige Situationen mit unmittelbarer Gefahr für Schiff, Schiffsbesatzung und Umwelt.

Die gemeinsame Verkehrszentrale ist in der Regel die erste Stelle, die von solchen Notfallsituationen Kenntnis erlangt. Nach Absatz 1 meldet sie diese dann unverzüglich an die Stellen der Vertragsparteien, die für die Bekämpfung von Notfallsituationen zuständig sind. Die zuständige Stelle übernimmt dann die Bearbeitung der Gefahrenlage.

Aus Absatz 2 ergibt sich, ob dies im Einzelfall eine deutsche oder eine niederländische Stelle ist. In Deutschland können, je nach Sachlage, das Havariekommando, eine Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Bundespolizei oder die Wasserschutzpolizei des Landes Niedersachsen zuständige Stelle sein. Die Frage, welche Vertragspartei jeweils die Ausübung von Hoheitsgewalt über den Schiffsverkehr übernimmt und wessen Recht dabei anwendbar ist, richtet sich, wie auch schon in Artikel 32 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960, nach der Flagge der betroffenen Schiffe. Notfallsituationen deutscher Wasserfahrzeuge werden von deutschen Stellen bearbeitet. Notfallsituationen niederländischer Wasserfahrzeuge werden von niederländischen Stellen bearbeitet. Bei Notfallsituationen drittflaggiger Wasserfahrzeuge kommt es für die Zuständigkeit darauf an, ob das Wasserfahrzeug einen deutschen oder einen niederländischen Hafen anläuft bzw. aus einem deutschen oder einem niederländischen Hafen kommt. In den Fällen, in denen Wasserfahrzeuge verschiedener Flaggen beteiligt sind, verständigen sich die Behörden der Vertragsparteien über die Zuständigkeit und das anwendbare Recht im Einzelfall. Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass es in Notsituationen möglich ist, auch außerhalb des definierten Fahrwassers zu handeln. Im Übrigen gibt Absatz 2 der gemeinsamen Verkehrszentrale ein Recht des ersten Zugriffs, wenn dies zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs bis zur Übernahme durch eine andere verantwortliche Stelle erforderlich ist.

Nach Absatz 3 richtet sich die Haftung für die Schäden, die durch Maßnahmen zur Bekämpfung von Notfallsituationen nach Absatz 2 verursacht worden sind, nach dem Recht der Vertragspartei, deren zuständige Stelle die Maßnahme getroffen hat.

Zu Artikel 9

Dieser Artikel regelt den Lotsdienst. Sein Wortlaut entspricht den Regelungen in Artikel 40 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 und sichert so eine einheitliche Handhabung im gesamten Küstenmeer. Zwischen den deutschen und den niederländischen Lotsen gibt es verbindliche Absprachen, die seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert werden. Die Radarberatung durch Lotsen erfolgt auf der Grundlage des Radarvertrags von 1980. Die Beratung durch deutsche Seelotsen erfolgt nach deutschen Beratungsgrundsätzen.

Nach Absatz 1 sind deutsche Lotsen zuständig, wenn Schiffe einen deutschen Hafen als ersten Hafen anlaufen oder als letzten Hafen verlassen, sowie niederländische Lotsen, wenn ein niederländischer Hafen angelaufen oder verlassen wird.

Nach Absatz 2 können für Schiffe, die zwischen deutschen und niederländischen Häfen verkehren, von jeder der beiden Vertragsparteien zugelassene Lotsen tätig werden.

Nach Absatz 3 richtet sich die Haftung für Schäden, die durch Lotsen verursacht werden, nach dem Recht der Vertragspartei, die den handelnden Lotsen zugelassen hat.

Zu Artikel 10

Dieser Artikel enthält nähere Bestimmungen zum Fahrwasser.

Der Verlauf des Fahrwassers wird durch Tonnen bezeichnet. Maßgeblich ist nach Absatz 1 die Position der Tonnen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages.

Nach Absatz 2 werden Änderungen dieser Tonnenpositionen und damit der Lage des Fahrwassers von der Kommission im Rahmen ihrer Aufgaben nach Artikel 20 Buchstabe a und k festgelegt und von den Vertragsparteien bestätigt.

In Absatz 3 verpflichten sich die Vertragsparteien, Änderungen der Lage des Fahrwassers in ihren offiziellen Veröffentlichungsorganen bekannt zu geben. In Deutschland sind das das Verkehrsblatt und die Nachrichten für Seefahrer, die das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgibt.

Das Fahrwasser der Ems ist aufgrund der besonderen Strömungsbedingungen einer Flussmündung stets einem nicht unerheblichen und auch kurzfristigen Wandel unterworfen. Die Kennzeichnung des Fahrwassers muss diesen natürlichen Veränderungen flexibel folgen können. Damit nicht bei jeder geringfügigen natürlichen Veränderung des Verlaufs des Fahrwassers aufwendige Befassungen, Beschlüsse und Bekanntmachungen erforderlich sind, können nach Absatz 4 einzelne Tonnenpositionen kurzerhand angepasst werden.

Zu Artikel 11

Nach diesem Artikel können beide Vertragsparteien Peilungen, Vermessungen und hydrologische Untersuchungen durchführen. Ein wichtiger Anwendungsfall sind Verkehrssicherungspeilungen, die dazu dienen, einen ordnungsgemäßen Zustand des Fahrwassers sicherzustellen. Zur besseren Koordinierung dieser Maßnahmen erfolgt ein gegenseitiger Informationsaustausch zu geplanten oder durchgeführten Peilungen über die Kommission entsprechend Artikel 20 Buchstabe i. Dadurch wird unnötige Doppelarbeit vermieden.

Zu Artikel 12

Nach diesem Artikel erfolgt die Betonnung (Auslegung, Betrieb und Wartung der Tonnen) zur Kennzeichnung des Fahrwassers im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt wie nach Artikel 13 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 und wie im umstrittenen Gebiet bisher auch ausschließlich durch Deutschland und auf dessen Kosten. Hiervon erfasst ist nicht nur die Betonnung des Fahrwassers im Sinne der Schifffahrtsordnung Emsmündung, sondern auch der Schifffahrtswege („Hubertgat“). Fahrwasser im Sinne des Vertrages ist daher auch ein Schifffahrtsweg.

Zu Artikel 13

Dieser Artikel regelt die Befugnisse für Arbeiten am Fahrwasser.

Absatz 1 betrifft die Möglichkeit zur Durchführung von Verbesserungsarbeiten und die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen einschließlich Wracks. Der Begriff „Verbesserungsarbeiten“ orientiert sich inhaltlich an dem Ausbaubegriff in § 12 Absatz 1 Satz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes. Hintergrund ist, dass der Ems-Dollart-Vertrag von 1960, mit dem der vorliegende Vertrag kompatibel sein muss, den Begriff „Ausbau“ nicht kennt. Der Ausbaubegriff wurde erst ab 1968 von Deutschland mit dem Bundeswasserstraßengesetz eingeführt. Verbesserungen am Fahrwasser sind verkehrlicher Art. Das Recht, Verbesserungsarbeiten auf eigene Kosten am Fahrwasser durchzuführen, steht beiden Vertragsparteien zu. Dazu gehört auch das Recht, die dafür erforderlichen Genehmigungen zu erteilen. Aus Absatz 1 Satz 3 ergibt sich nach dem gemeinsamen Verständnis der Vertragsparteien, dass für die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen das innerstaatliche Recht der durchführenden Vertragspartei Anwendung findet. Unter „Wracks“ sind gesunkene Schiffe und verlorene Ladung zu verstehen. Weitere Schifffahrtshindernisse könnten etwa ein abgestürztes Flugzeug oder eine umgestürzte Windenergieanlage sein. Der Begriff „Schifffahrtshindernis“ impliziert eine Behinderung der Schifffahrt. Seine Beseitigung ist im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs notwendig. Die gegenseitige Information über die Planung und Durchführung von Verbesserungsarbeiten oder der Beseitigung von Schifffahrtshindernissen ist nach Artikel 20 Buchstabe h Aufgabe der Kommission. Ziel ist es, die unvermeidlichen Beeinträchtigungen des Zugangs zu und von Häfen an der Ems durch Arbeiten am Fahrwasser möglichst zu minimieren und so den ungehinderten Zugang zu den Häfen zu schützen.

Absatz 2 betrifft die Durchführung von Unterhaltungsarbeiten zur Erhaltung des Profils des Fahrwassers in dem Ist-Zustand, in dem es sich am Tag des Inkrafttretens dieses Vertrages befindet. Unterhaltungsarbeiten werden, außer im Fall von Absatz 2 Satz 2, nur von Deutschland auf dessen Kosten durchgeführt. Unterhaltungsarbeiten sind zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu den Emshäfen notwendig. Dazu gehört auch das Um- und Ablagern von Baggergut. Unterhaltung und Betrieb des Fahrwassers müssen in einer Hand liegen. Dies ist zur Minimierung des Koordinierungsaufwands und im Interesse der wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung erforderlich. Deshalb ist Deutschland nach Artikel 12 ausschließlich für die Fahrwasserbezeichnung (Tonnen) und nach Absatz 2 Satz 1 für Unterhaltungsbaggerungen zuständig. Beides geht Hand in Hand. Seevermessung (Peilungen) nach Artikel 11 und Verbesserungsarbeiten nach Absatz 1 können dagegen von beiden Vertragsparteien vorgenommen werden um die Zufahrt zu den jeweils eigenen Häfen zu erleichtern. Die Niederlande sind ausnahmsweise nach Absatz 2 Satz 2 auch für Unterhaltungsarbeiten zuständig, wenn dadurch ein neuer, durch niederländische Verbesserungsarbeiten herbeigeführter Zustand dauerhaft erhalten werden soll. Derzeit laufen einige niederländische Genehmigungsverfahren zur Verbesserung des Fahrwassers. Werden die entsprechenden Arbeiten bereits vor Inkrafttreten des Vertrages durchgeführt, wäre sonst Deutschland für die Unterhaltung des von den

Niederlanden im niederländischen Interesse verbesserten Fahrwassers zuständig. Die gegenseitige Information über Unterhaltungsarbeiten ist ebenfalls nach Artikel 20 Buchstabe h eine Aufgabe der Kommission.

Zu Artikel 14

Dieser Artikel verpflichtet die beiden Vertragsparteien, gegenüber der Kommission die erforderlichen Mitteilungen zu machen, damit diese ihre Aufgaben nach Artikel 20 erfüllen kann. Die Vertragsparteien haben sich darauf geeinigt, dass sich die Aufgaben der Kommission auf die Schifffahrt und das Fahrwasser beschränken. Deshalb ist der Kommission frühzeitig vor Beginn der Arbeiten mitzuteilen, wenn eine Vertragspartei die Absicht hat, Verbesserungs- oder Unterhaltungsarbeiten am Fahrwasser auszuführen oder ausführen zu lassen.

Zu Artikel 15

Dieser Artikel regelt die Möglichkeit von Einwendungen seitens der jeweils anderen Vertragspartei, wenn Verbesserungs- oder Unterhaltungsarbeiten, Wrackbeseitigung, Verkehrssicherheitspeilungen oder Betonnungen geplant, begonnen oder unterlassen werden. Solche Einwendungen sind innerhalb einer angemessenen Frist bei der Kommission zu erheben. Nach Artikel 20 Buchstabe m ist es Aufgabe der Kommission, diese Einwendungen zu prüfen. Einwendungen nach Artikel 15 sind nur dann begründet, wenn die geplanten, begonnenen oder unterlassenen Arbeiten oder Maßnahmen zu einer Verletzung der in dem Vertrag eingegangenen Verpflichtungen führen. Der Ems-Dollart-Vertrag von 1960 sieht in seinem Artikel 23 für den Bereich zwischen null und drei Seemeilen ein vergleichbares Verfahren vor.

Zu Artikel 16

Dieser Artikel ermöglicht es den Vertragsparteien, auch nachträgliche Einwendungen zu erheben, wenn sich nachteilige Wirkungen im Sinne des Artikels 15 erst nach Fertigstellung der Arbeiten oder Maßnahmen zeigen. Eine ähnliche Regelung gibt es in Artikel 24 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960.

Zu Artikel 17

Dieser Artikel betrifft die Zurückstellung geplanter Arbeiten oder Maßnahmen, falls Einwendungen erhoben wurden, und geht zwischen den Vertragsparteien als lex specialis nationalen Regelungen vor. Mit der vorläufigen Zurückstellung von Arbeiten wird verhindert, dass bis zur gemeinsamen Klärung des weiteren Vorgehens vollendete Tatsachen zu Lasten einer der Vertragsparteien geschaffen werden. Im Ausnahmefall können beanstandete Arbeiten gleichwohl zu Ende geführt werden. Dann besteht aber gegebenenfalls eine Schadensersatzpflicht gegenüber der anderen Vertragspartei. Eine vergleichbare Regelung gibt es auch in Artikel 26 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960.

Zu Artikel 18

Dieser Artikel erstreckt Mitteilungspflichten nach Artikel 14 auch auf Arbeiten, Maßnahmen oder wirtschaftliche Nutzungen im Zusammenhang mit Anlagen, Kabeln, Rohrleitungen oder der Ausbeutung natürlicher Ressourcen im Sinne des Artikels 5, sofern diese geeignet sind, den Schiffsverkehr im Fahrwasser zu beinträchtigen.

Zu Artikel 19

Mit diesem Artikel wird eine Ständige Kommission für Schifffahrtsangelegenheiten im Fahrwasser (Ständige Kommission) eingerichtet. Die Ständige Kommission tritt für den Bereich zwischen drei und zwölf Seemeilen neben die deutsch-niederländische Ems-Kommission, die auf der Grundlage von Artikel 29 Absatz 1 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 eingesetzt wurde und für den Bereich zwischen null und drei Seemeilen zuständig ist. Beide Kommissionen werden von Sachverständigen gebildet, die von den Regierungen der beiden Vertragsparteien paritätisch benannt werden. Die Sachverständigen in der Ems-Kommission und die Sachverständigen in der Ständigen Kommission können dieselben Personen sein. Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien wird mittels dieser beiden Kommissionen organisiert.

Zu Artikel 20

Dieser Artikel listet die Aufgaben der Ständigen Kommission auf. Sie hat Koordinierungsaufgaben, dient der gegenseitigen Information, wird gegenüber den Vertragsparteien beratend tätig, stimmt die Tätigkeiten der Vertragsparteien ab, gibt Empfehlungen an die Regierungen und erstattet regelmäßig Bericht.

Besonders hervorzuheben ist die Beschlussfassung über den Verlauf des Fahrwassers und die Entwicklung und Festlegung von Verkehrsregeln, die im Fahrwasser gelten.

Zu Artikel 21

Dieser Artikel regelt das Verfahren, das einzuhalten ist, wenn eine Vertragspartei Einwendungen oder Ansprüche nach Artikel 15 oder Artikel 16 erhebt. Die Kommission prüft zunächst die Einwendungen oder Ansprüche im Rahmen ihrer Aufgaben nach Artikel 20 Buchstabe m. Auf der Grundlage dieser Prüfung legt sie den Regierungen der Vertragsparteien Empfehlungen vor. Falls die Kommission sich nicht auf eine Empfehlung einigen oder eine Vertragspartei einer Empfehlung der Kommission nicht folgen kann, versuchen sich die Vertragsparteien auf anderem Wege zu einigen. Falls auch dies nicht gelingt, kann das Verfahren durch die Erklärung einer Vertragspartei abgeschlossen werden. Eine Lösung muss dann streitig herbeigeführt werden.

Zu Artikel 22

Dieser Artikel bestimmt, dass die Schifffahrtsordnung Emsmündung auch im Fahrwasser des Küstenmeers zwischen drei und zwölf Seemeilen gilt.

Ausgangspunkt ist Artikel 34 Absatz 1 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960. Danach gelten für den Verkehr von Wasserfahrzeugen in der Emsmündung die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln), vorbehaltlich der von den beiden Vertragsparteien zu vereinbarenden abweichenden und ergänzenden Vorschriften. Diese in niederländischer und deutscher Sprache abzufassenden Vorschriften werden nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetze erlassen.

Zur Erfüllung des Auftrags nach Artikel 34 Absatz 1 des Ems-Dollart-Vertrages von 1960 wurde das Abkommen vom 22. Dezember 1986 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung geschlossen (BGBl. 1987 II S. 141, 142), geändert und ergänzt durch das Abkommen vom 5. April 2001 (BGBl. 2001 II S. 1049, 1050; 2003 II S. 437). Nach seinem Artikel 1 gilt das Abkommen über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung mit einer Ausdehnung des Küstenmeers von bis zu drei Seemeilen.

Der vorliegende Vertrag enthält rechtliche Vorgaben für das Küstenmeer im Bereich zwischen drei und zwölf Seemeilen. Da das Fahrwasser von der Schifffahrt durchgängig befahren wird, unabhängig davon, ob es sich in der Null-bis-drei-Seemeilen-Zone oder in der Drei-bis-zwölf-Seemeilen-Zone befindet, sind unterschiedliche bzw. einander entgegenstehende Verkehrsregelungen unbedingt zu vermeiden.

Zu Artikel 23

Dieser Artikel enthält eine Streitbeilegungsklausel, wonach die Vertragsparteien verpflichtet sind, Streitigkeiten – soweit möglich – auf dem Verhandlungswege beizulegen.

Zu Artikel 24

Dieser Artikel sieht bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Vertrages die Möglichkeit eines Schiedsgerichtsverfahrens nach der Fakultativen Schiedsordnung des Ständigen Schiedsgerichtshofes für Streitigkeiten zwischen zwei Staaten vor. Das von Fall zu Fall zu bildende Schiedsgericht soll aus drei Mitgliedern bestehen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter bestellt und diese sich sodann auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien als drittes Mitglied benannt wird. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit nach Maßgabe des Vertrages und des Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend.

Zu Artikel 25

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten des Vertrages sowie – nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts – seine vorläufige Anwendbarkeit. Absatz 2 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Absatz 3 betrifft die Rechtslage zwischen der Unterzeichnung und dem Inkrafttreten des Vertrages und ordnet seine vorläufige Anwendbarkeit an. Dies gilt insbesondere für die Tätigkeit der gemeinsamen Verkehrszentrale nach Artikel 7 Absatz 2. Die Verkehrszentrale besteht bereits als deutsche Verkehrszentrale, die auf der Grundlage deutschen Rechts handelt. Die vorläufige Anwendbarkeit des Vertrages dehnt diese Tätigkeit der Verkehrszentrale bereits jetzt auf das gesamte Küstenmeer aus.

Zu Artikel 26

Da die Unterzeichnung des Vertrages auf einem unter deutscher Flagge fahrenden Schiff stattgefunden hat, ist in diesem Artikel geregelt, dass die Registrierung beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen nach seinem Inkrafttreten von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst wird.

Zum Briefwechsel der beiden Außenminister

Der Briefwechsel des deutschen und des niederländischen Außenministers vom 24. Oktober 2014 richtet die gemeinsame Verkehrszentrale nach Artikel 7 Absatz 2 ein. Darin wird der bereits bestehenden Verkehrszentrale der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an der Knock, Emden, die Zuständigkeit für das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem übertragen.

Zur Gemeinsamen Erklärung

Am 24. Oktober 2014 haben der deutsche und der niederländische Außenminister auf der Ems eine Gemeinsame Erklärung zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen (siehe Anlage zur Denkschrift) unterzeichnet. Ziel der Gemeinsamen Erklärung ist es, für laufende Arbeiten die Bestandskraft der vor Inkrafttreten des Vertrages erteilten Genehmigungen zu bestätigen und das Verfahren nach Inkrafttreten des Vertrages zu regeln.

Hintergrund ist das niederländische Seekabel Gemini, das zwei Windparks in der niederländischen Ausschließlichen Wirtschaftszone mit dem niederländischen Stromnetz in Eemshaven verbinden soll. Das Kabel führt teilweise durch das umstrittene Gebiet, liegt aber nach Inkrafttreten des Vertrages ausschließlich in dem Bereich, der entsprechend der Linie in Artikel 6 des Vertrages niederländischem Recht unterfällt. Bis zum Inkrafttreten des Vertrages ist für dieses Kabel auch deutsches Recht anzuwenden. Das Land Niedersachsen hat für das Gemini-Kabel eine Genehmigung erteilt, in der auch eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Bedingungen und Auflagen enthalten ist. Da der Antragsteller vor Inkrafttreten des Vertrages für das durch die Drei-bis-zwölf-Seemeilen-Zone führende Teilstück der Kabeltrasse sowohl von den Niederlanden als auch von Deutschland eine Genehmigung brauchte, wurde er theoretisch gegenüber beiden Staaten wegen des Eingriffs in Natur und Landschaft kompensationspflichtig. Allein auf deutscher Seite betrüge dies eine Zahlung von etwa 4 Millionen Euro. Das Land Niedersachsen und die Niederlande sind sich einig, dass der Windparkerrichter nicht unter der ungeklärten Rechtslage bis zum Inkrafttreten des Vertrages leiden soll. Für den einmaligen Eingriff ist eine Doppelkompensation auszuschließen. Deutschland erklärt daher schon vor Inkrafttreten des Vertrages, dass es auf Ansprüche aus seinen Genehmigungen, insbesondere auf die für die nicht ausgleichsfähigen Eingriffe in Natur und Landschaft zu leistenden Zahlungen, verzichtet. Die Genehmigungen selbst bleiben in Kraft, werden aber von Deutschland nicht mehr vollzogen.

Anlage zur Denkschrift

Gemeinsame Erklärung zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen

Gemeenschappelijke Verklaring bij het Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen

Schon vor Inkrafttreten des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen wird die Vertragspartei, die infolge der vertraglichen Zuständigkeitszuteilung nach Artikel 5 Buchstabe b des Vertrags nach Inkrafttreten des Vertrags nicht zuständig sein wird, keine Ansprüche auf Mittel für einen Naturausgleich, Ersatzzahlungen oder sonstige aus Genehmigungen herrührende finanzielle Beträge geltend machen, die in von ihr bereits erteilten Genehmigungen festgesetzt wurden. Ansprüche auf die Zahlung von Genehmigungsgebühren bleiben davon unberührt.

Die nach Inkrafttreten des Vertrags jeweils zuständige Vertragspartei ist verantwortlich für die Einhaltung europäischen Umwelt- und Naturschutzrechts.

Unterzeichnet auf der Ems am 24. Oktober 2014.

Reeds vóór de inwerkingtreding van het Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen zal de Verdragsluitende Partij, die ingevolge de toedeling van bevoegdheden in het Verdrag op grond van artikel 5 letter b van het Verdrag niet bevoegd zal zijn, geen aanspraak maken op middelen ten behoeve van natuurcompensatie, financiële compensatie of overige uit vergunningen voortvloeiende financiële bijdragen die in door haar reeds verstrekte vergunningen zijn vastgesteld. Deze bepaling laat leges voor vergunningen vallend onder deze verklaring onverlet.

De na de inwerkingtreding van het Verdrag bevoegde Verdragsluitende Partij is verantwoordelijk voor de naleving van het Europese recht omtrent de bescherming van natuur en milieu.

Ondertekend op de Eems, op 24 oktober 2014.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Voor de Bondsrepubliek Duitsland

Frank-Walter Steinmeier

Für das Königreich der Niederlande
Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Bert Koenders



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333